

I10827

ALMANAH AUTO 1974

ALMANAH AUTO

'74



ÎN
ALMANAHUL
AUTO '74
SEMNEAZĂ:

● ION DODU BĂLAN ● VALERIA BOICULESI ● VICTOR BĂNCIULESCU ● PETRE CRISTEA ● MIRCEA CONSTANTINESCU ● MIRCEA COSTEA ● ANDREI DANDESCU ● MARIN DUMITRESCU ● VASILE DOCHIA ● DUMITRU DURAN ● MIRCEA HAER ● VASILE IORDĂCHESCU ● DUMITRU LAZĂR ● OCTAVIAN NICULESCU ● BORIS PAVERMAN ● OTTO REINDL ● LEON SĂRĂTEANU ● MIHAI STRATULAT ● HORIA CONSTANTINESCU-STRIHAN ● MIHAI ȘOIMAN ● CONSTANTIN TINCU ● CĂLIN ADRIAN VASILESCU ● PETRE VEZEANU ● HARALAMBIE VLĂȘCEANU.

La mulți ani 1974

Almanah Auto '74
Editat de redacția
revistei «Autoturism»

Redactori responsabili

— VASILE DOCHIA
— DUMITRU LAZĂR

Prezentarea artistică:

NICOLAE NOBILESCU
NICOLAE NICOLAEȘCU

Prezentarea tehnică:

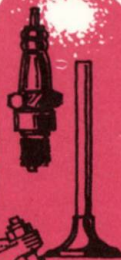
D. NIȚĂ

Copertile:

HORIA
CONSTANTINESCU-STRIHAN

Tiparul:

COMBINATUL POLIGRAFIC
«CASA SCINTEII»



I 10827

U
1 MAR 2022

Biblioteca „ASTRA”
— SIBIU —

almanah auto

18710

DATE IMPORTANTE -1974

- | | |
|--------------------------|--|
| 24 ianuarie 1859 | — Unirea Principatelor române. |
| februarie 1933 | — Luptele revoluționare ale muncitorilor petroliști și
ceferiști din România. |
| 6 martie 1945 | — Instaurarea primului guvern democratic în România. |
| 8 martie | — Ziua internațională a femeii. |
| 31 martie 1893 | — Crearea partidului politic al clasei muncitoare din
România. |
| aprilie | — 30 de ani de la crearea, din inițiativa PCR, a Frontului
Unic Muncitoresc. |
| 22 aprilie 1870 | — S-a născut V.I. Lenin. |
| 1 Mai | — Ziua solidarității internaționale a celor ce muncesc. |
| 2 mai | — Ziua tineretului din Republica Socialistă România. |
| 5 mai 1818 | — S-a născut Karl Marx. |
| 8 mai 1921 | — Crearea Partidului Comunist Român. |
| 9 mai 1877 | — Proclamarea independenței de stat a României. |
| 9 mai 1945 | — Ziua victoriei împotriva fascismului. |
| 1 iunie | — Ziua internațională pentru apărarea copilului. |
| 23 August 1944 | — Eliberarea României de sub jugul fascist. Sărbătoarea
națională a poporului român. |
| septembrie | — 50 de ani de la Congresul al III-lea al Partidului Co-
munist Român. |
| 6 octombrie | — Ziua recoltei |
| 25 octombrie | — Ziua Forțelor Armate ale Republicii Socialiste Româ-
nia. |
| 7 noiembrie 1917 | — Victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie |
| 28 noiembrie 1820 | — S-a născut Friedrich Engels |
| 1 decembrie 1918 | — Unirea Transilvaniei cu România |
| 30 decembrie 1947 | — Abolirea monarhiei și proclamarea Republicii Popu-
lare Române. La 21 august 1965 țara noastră a devenit
Republica Socialistă România. |





TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
SECRETARUL GENERAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN
PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE STAT



NOI PAȘI
PE TREPTELE
PROGRESULUI
ȘI CIVILIZAȚIEI



Statisticile vor evidenția cu exactitate rezultatele pe care le obținem în întrecerea cu timpul, vor consemna că în anul 1973 — an hotărîtor pentru îndeplinirea cincinalului înainte de termen — am produs mai mult, mai bine și mai repede. Căci, în acest an hotărîtor, întregul popor a muncit cu abnegație și dăruire patriotică pentru îndeplinirea obiectivelor programului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate, pentru accelerarea progresului economico-social al patriei, pentru realizarea unei economii în pas cu cele mai noi cuceriri ale științei și tehnicii mondiale. Exigența, inițiativa, spiritul creator, lupta împotriva rutinei pentru ridicarea calitativă a muncii în toate domeniile de activitate au constituit coordonate majore ale anului pe care l-am încheiat.

Sub puternicul impuls de energie, generat de Congresul al X-lea și Conferința Națională ale P.C.R., anul '73 a fost anul unor eforturi susținute pentru valorificarea la maximum a resurselor materiale și umane, în vederea îndeplinirii și depășirii angajamentelor asumate de oamenii muncii de la orașe și sate în cadrul entuziastei întreceri socialiste de a realiza planul cincinal înainte de termen. A fost anul marilor inițiative creatoare pentru ca hotărîrile partidului să capete contururi precise pe harta economică a țării, în viața, mereu mai plină de satisfacții și împliniri, a fiecărui cetățean.

În primele 9 luni ale anului 1973, producția industrială a fost superioară celei din 1972 cu 14,7 la sută, depășind prevederile planului pe această perioadă cu peste un miliard de lei. Totodată, municipiul București și unele județe, printre care Suceava, Vaslui, Vrancea și Sibiu, au raportat îndeplinirea planului pe primii trei ani ai cincinalului încă din luna octombrie a acestui an.

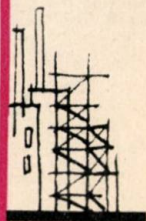
În agricultură, producția de cereale, deși nu a atins nivelul realizat în 1972, este superioară mediei realizate pe anii 1970—1972, ceea ce asigură aprovizionarea în bune condițiuni a întregii populații. La legume s-a obținut cea mai mare producție din istoria legumiculturii românești, iar la struguri producția din 1973 depășește cu aproape 500 mii de tone producția medie pe anii 1970—1972. De asemenea producția de fructe a fost superioară mediilor anilor la care ne-am referit.

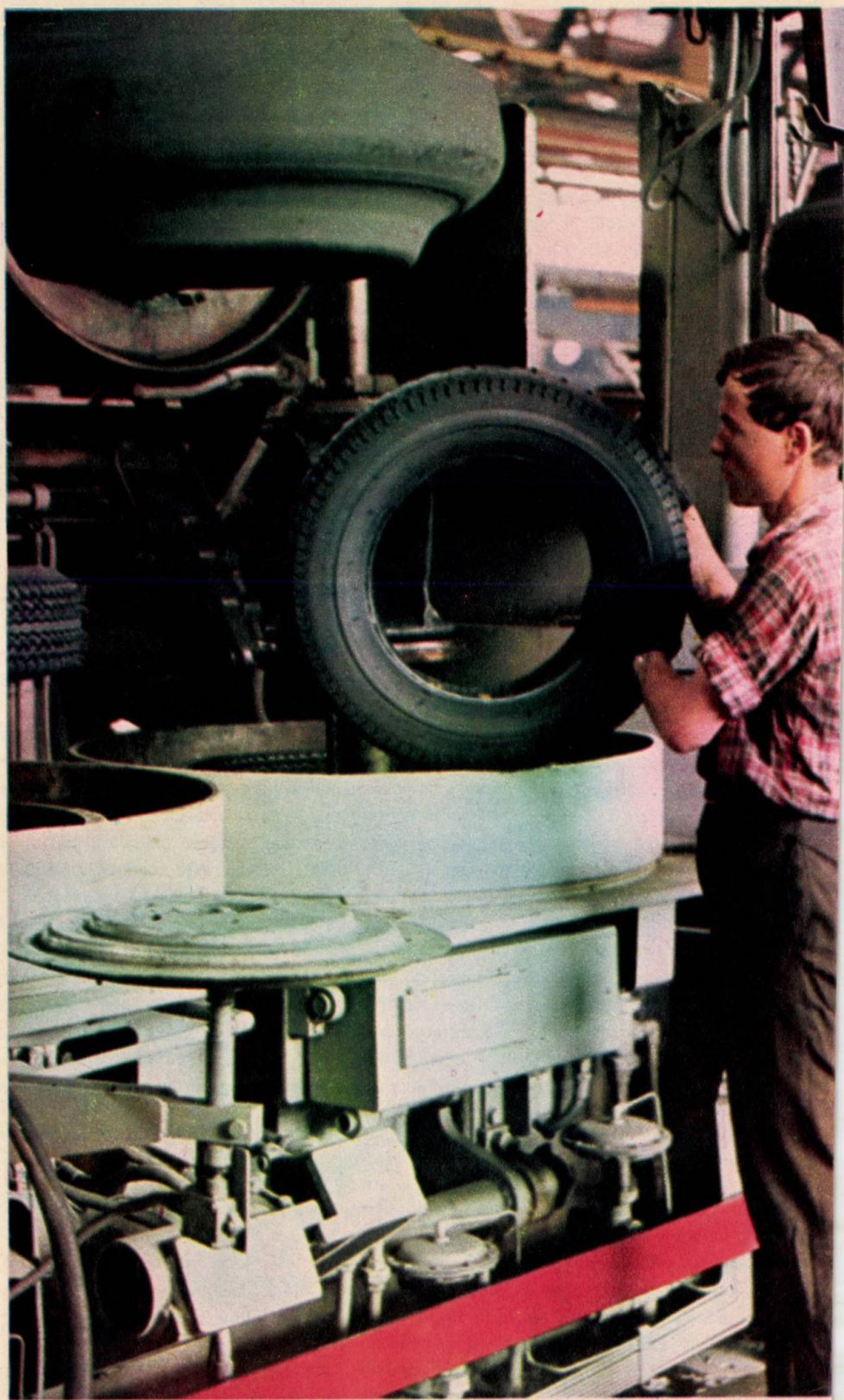
Așadar, în cel de al treilea an al cincinalului s-a muncit cu abnegație și dăruire pentru a da viață mărețelor obiective stabilite de Congresul al X-lea și Conferința Națională ale P.C.R., pentru a asigura îndeplinirea planului cincinal înainte de termen. S-au întreprins o serie de măsuri pentru perfecționarea mecanismului economico-social, a democrației socialiste. Dar tot ceea ce am înfăptuit este destinat omului. Întreaga politică a partidului nostru de construcție a noii orînduiri socialiste are drept scop ridicarea continuă a nivelului de viață material și spiritual al întregului popor.

În conformitate cu hotărîrile ședinței comune din iulie 1973, a Comitetului Central al Partidului, a Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale și a Consiliului de Miniștri, în cursul acestui an, între 1 august și 1 noiembrie, s-a înfăptuit prima etapă a majorării generale a salariilor prevăzută în actualul cincinal. Veniturile suplimentare ale populației sînt, la nivelul unui an, de 6,5 miliarde lei; salariul mediu real este de 1.397 lei, comparativ cu 1.382 lei prevăzută inițial, realizîndu-se o creștere de 4,5 la sută față de anul 1972. În anul 1974, va începe aplicarea celei de a doua etape a majorării generale a salariilor prevăzută pentru acest cincinal. Salariul mediu se va ridica la circa 1 700 lei, urmînd ca la sfîrșitul cincinalului să ajungă la 1 950 lei, superior prevederilor inițiale. Totodată, ca urmare a măsurilor privind majorarea prețurilor la contractarea animalelor, veniturile țărănimii cresc, începînd din 1973, cu 1,5—1,9 miliarde lei.

Ca cetățeni ai României socialiste trăim puternic sentimentul mîndriei patriotice pentru marele prestigiu al țării pe plan internațional. La afirmarea în lume a politicii noastre externe, meritul incontestabil revine tovarășului Nicolae Ceaușescu a cărui activitate neobosită și plină de pasiune, prin spirit de inițiativă, dinamism și înaltă competență, servește pe deplin interesele poporului român, idealurile de pace și progres social, de colaborare și înțelegere între națiuni, cauza socialismului și comunismului.

Elementul central al politicii externe a României îl reprezintă prietenia trainică și alianța cu toate țările socialiste, legate prin comunitatea orînduirii sociale, prin unitatea țărilor





și a idealurilor revoluționare. În amplificarea și adîncirea colaborării, pe multiple planuri, cu țările socialiste un rol de o importanță deosebită l-au avut contactele directe, întîlnirile și convorbirile tovarășului Nicolae Ceaușescu cu conducătorii de partid și de stat din aceste țări.

Acționînd pe baza principiilor coexistenței pașnice, România dezvoltă larg relațiile pe plan politic, diplomatic, economic, tehnico-științific și cultural cu toate statele lumii. În activitatea sa internațională, țara noastră acordă o importanță deosebită adîncirii continue a relațiilor de colaborare multilaterală cu statele care au pășit recent pe calea afirmării independente, cu țările în curs de dezvoltare din Africa, America Latină, Asia, întăririi solidarității cu mișcările de eliberare națională, cu toate popoarele care luptă pentru afirmarea dreptului lor de a-și hotărî singure destinele.

Prin caracterul, obiectivele și rezultatele sale, vizita tovarășului Nicolae Ceaușescu în mai multe țări ale Americii Latine reprezintă un moment remarcabil, de mare însemnătate, în procesul de continuă extindere și amplificare a relațiilor internaționale ale României socialiste, în activitatea pe care partidul și statul nostru o desfășoară, cu fermitate și consecvență, pentru pace, prietenie și strînsă colaborare între toate popoarele, pentru edificarea unei lumi noi, mai drepte, mai bune.

Vizita președintelui Consiliului de Stat al Republicii Socialiste România în zona Americii Latine se înscrie ca un eveniment de seamă în complexul acțiunilor care au devenit astăzi frecvente în lume, pentru apropiere și cooperare între popoare, în vederea rezolvării problemelor internaționale în spiritul coexistenței pașnice. Această vizită se va răsfrînge pozitiv nu numai asupra legăturilor României socialiste cu aceste țări, dar și asupra întregului ansamblu al relațiilor internaționale.

Comitetul Executiv al C.C. al P.C.R. a dat o înaltă apreciere aportului personal al secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, la elaborarea și promovarea consecventă a poziției României, la inițiativele luate de țara noastră în vederea încetării imediate a conflictului din Orientul Mijlociu, pentru trecerea fără întîrziere la o reglementare politică care să asigure statornicirea unei păci drepte, trainice în această zonă a lumii. Desfășurarea evenimentelor, semnarea acordului pentru consolidarea încetării focului au confirmat, încă o dată, justițea politicii țării noastre, a străduințelor sale în vederea rezolvării conflictului pe cale politică.

Anul 1974 va marca evenimente de importanță și semnificație deosebite: Congresul al XI-lea al Partidului Comunist Român, care va hotărî liniile directe ale dezvoltării economico-sociale a patriei în cîincinalul următor; Congresul Frontului Unității Socialiste; aniversarea a trei decenii de la eliberarea României de sub jugul fascist — evenimente care vor mobiliza și canaliza toate energiile spre îndeplinirea exemplară și depășirea sarcinilor din planul unic de dezvoltare economică și socială a patriei. Anul 1974 trebuie să marcheze o accentuare a preocupărilor pentru ridicarea eficienței economice, pentru îmbunătățirea calitativă a întregii activități economice.

Îndeplinirea și depășirea obiectivelor prevăzute pentru 1974 impun noi eforturi, noi acte de eroism pentru valorificarea cu maximă eficiență a resurselor materiale care formează baza înfloririi țării, izvorul creșterii bunăstării poporului. Totodată, trebuie să acționăm permanent pentru o cît mai judicioasă utilizare a acestor resurse, să combatem orice manifestare de risipă a consumurilor de materii prime, materiale, combustibili și energie.

Într-un spirit de înaltă exigență, cadrele din economie, muncitorii, inginerii și tehnicienii, toți cetățenii țării trebuie să acționeze cu stăruință și spirit de răspundere pentru dezvoltarea potențialului energetic al țării și gospodărirea eficientă, rațională, a combustibililor și energiei electrice.

Realizarea marilor obiective ale planului de stat pe anul 1974, creșterea gradului de eficiență în toate domeniile de activitate înseamnă, în final, noi pași pe treptele progresului și civilizației.

TREI DECENII DE MĂREATA ISTORIE

Prof. univ. dr. ION DODU BĂLAN

Trei decenii de istorie încărcate de semnificații majore.

Trei decenii de împliniri în care s-au realizat visurile multiseculare ale poporului român, visurile celor mai îndrăzneți luptători pentru libertate și dreptate, pentru suveranitate și independență națională, visurile scriitorilor și poezilor patrioți, ale marilor oameni politici (între care au ars ca niște făclii simbolice viața lui Tudor Vladimirescu, Nicolae Bălcescu, Avram Iancu), visurile clasei muncitoare, în frunte cu comuniștii, visurile și năzuințele întregului nostru popor.

Sînt trei decenii cu adevărat istorice. Istoric pentru că în fiecare clipă, în fiecare ceas, în fiecare zi și-n fiecare colț de țară au avut loc transformări revoluționare fundamentale care au înlăturat exploatarea și asuprirea și au făcut dintr-o țară înapoiață, «eminamente agricolă» — cum le plăcea unora să ne «măgulească» — o țară socialistă, multilateral dezvoltată, în plin avînt constructiv, în care poporul e stăpîn pe soarta sa, proprietarul, producătorul și beneficiarul mijloacelor de producție, administratorul priceput și apărătorul lor curajos, o țară dornică de pace și colaborare, recunoscută ca atare de toate popoarele lumii.

Trei decenii în care s-au produs mutații economice, sociale și spirituale și s-au transformat fața țării și fizionomia morală a oamenilor cît nu le-au transformat o întreagă istorie.

Trei decenii de revoluție.

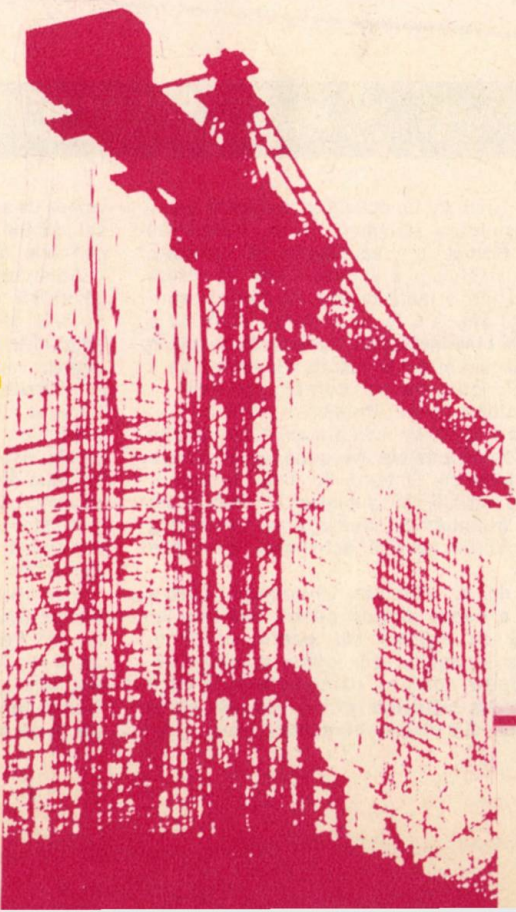
Trei decenii de construcție.

Trei decenii de luptă aprigă împotriva a tot ceea ce e învechit și retrograd, anacronic, ostil noului și



progresului. Trei decenii de respectare și valorificare creatoare a moștenirii trecutului progresist; trei decenii de inovații în toate domeniile de activitate; trei decenii în care tradiționala omenie românească s-a exprimat tot mai plenar pe coordonatele umanismului socialist. Trei decenii de luptă și strădanii pentru desăvârșirea personalității umane, pentru fericirea omului, pentru respectarea demnității sale. Trei decenii în care prin binefacerile civilizației s-au șters sensibil deosebiri, catastrofale altădată, dintre sat și oraș. Trei decenii în care lungile drumuri pe jos, cu desagii grei în spate, ale omului desculț de la țară au dispărut cu desăvârșire. Curse regulate și elegante leagă satele și orașele între ele. Și ce greu se făceau aceste legături altădată. Am mereu în minte chipul unei ființe dragi care, plecând într-o seară de jos, cu un geamantan greu în mână, la un examen de admitere, a mers toată noaptea cu picioarele goale peste miriști, ajungând istovită în sala de examen. Astăzi, între cele două puncte la care m-am referit circulă de două ori pe zi o cursă vreme de trei ore. E o explozie de mișcare creativă pretutindeni.

Siluețele impunătoare ale fabricilor, uzinelor și hidrocentralelor, ca și ale elegantelor blocuri de locuințe, punctează toate zărilor țării. Tractoarele și mașinile agricole moderne au împinzit câmpurile. Muncitorii și țărani, intelectualii își cumpără pe munca lor autoturisme pentru a-și face viața mai ușoară și mai frumoasă, pentru a cunoaște mai repede țara și lumea. Toate acestea, alături de atâtea altele, marchează și ele caracterul cu adevărat istoric al acestor trei decenii, a căror amploare a sporit înzecit și însutit după Congresele al IX-lea și al X-lea ale P.C.R. și după Conferința Națională a partidului al căror program a trasat sarcini esențiale, pe plan național, pentru desăvârșirea construcției socialiste în România. În jurul programului partidului, în jurul conducerii sale, în frunte cu secretarul său general, tovarășul Nicolae Ceaușescu, strâns unită acționează, cu patriotism, întreaga noastră națiune socialistă care își lasă amprenta ei eroică pe înfăptuirile care fac din aceste trei decenii, decenii de măreață istorie.





o prețioasă carte de vizită

Ing. VASILE IORDĂCHESCU

PRIM-VICEPREȘEDINTE AL AUTOMOBIL CLUBULUI ROMÂN

După șase ani de activitate închinată automobilismului și turismului auto, Automobil Clubul Român are satisfacția să constate că și-a alcătuit o prețioasă carte de vizită. Reunind într-o mare familie membrii și simpatizanții săi, A.C.R. se prezintă acum ca o asociație bine încheagată, cunoscută pe întreg teritoriul țării și peste hotare, dispunând de o bază tehnico-materială corespunzătoare.

Automobil Clubul Român numără în prezent peste 70 000 de membri, având constituite filiale în toate județele. Aproape 500 de cercuri automobilistice ființează în mari întreprinderi industriale, în ministere, instituții de cultură, în unități din mediul rural, iar un larg activ voluntar sprijină activitatea asociației noastre.

Încă de la înființare, Automobil Clubul Român a depus eforturi pentru întărirea legăturilor cu membrii săi, pentru educarea acestora în spiritul disciplinei automobilistice, pentru sporirea cunoștințelor tehnice și creșterea măiestriei în conducerea automobilului. S-a extins în același timp, acti-

vitatea de servicii și prestări, filialele asociației satisfăcând tot mai larg și mai diversificat cerințele membrilor A.C.R.

Asistența tehnică și cea rutieră se efectuează astăzi cu aparatură și utilaje moderne. În cele 31 de ateliere-garaj ale A.C.R. se asigură în mod gratuit, pentru membrii asociației, verificarea anuală a autoturismelor, se execută la un preț redus teste privind funcționarea motorului, se fac reglaje ale farurilor și frinelor, precum și unele reparații la principalele sisteme și organe ale mașinii etc. Asociația dispune la ora actuală de un număr de peste 60 de mașini de asistență tehnică și mașini-platformă, care intervin pe arterele principale de circulație pentru depanări și remorcări.

Membrilor A.C.R. li se acordă gratuit, în fiecare an, trei depanări de cîte o jumătate de oră fiecare și o remorcare pe distanța de 30 km. Spațiul nu ne permite să enumerăm aici larga gamă de servicii și avantaje pe care Automobil Clubul Român o oferă membrilor săi. Reținem doar cîteva cifre care conturea-



ză activitatea asociației noastre în anul 1973:

- peste 24 000 de verificări tehnice gratuite
- peste 82 000 km efectuați pentru tractarea sau transportarea autoturismelor rămase în pană (gratuit sau la un preț redus atunci când s-au depășit 30 km.)
- peste 3 200 testări și reglări
- aproape 400 000 km parcurși pentru patrulare pe principalele șosele naționale.

Vorbind despre baza materială și despre activitatea tehnică, nu putem să nu amintim faptul că un grup de specialiști ai asociației au adaptat autoturismul Dacia 1300 în mașină de asistență și tractare. Aceste mașini, echipate corespunzător, sînt folosite pentru asistență tehnică a turiștilor automobiliști români sau străini pe teritoriul țării noastre, însoțesc coloanele de excursioniști români, membri ai A.C.R., în excursiile pe care aceștia le fac peste hotare.

O recentă hotărîre a Comitetului de conducere al A.C.R. stabilește noi măsuri, mai eficiente, pentru îmbunătățirea asistenței tehnice acordate membrilor asociației, punînd accentul pe asistența rutieră. Aceasta presupune lărgirea în continuare a parcului de mașini de intervenție, dotarea lor cu material corespunzător și încadrarea cu personal de înaltă calificare profesională. Se va urmări, în mod special, creșterea operativității intervențiilor, prin înzestrarea mașinilor și echipe-

lor noastre cu mijloace de comunicare prin radio.

Se știe că 1973 a fost anul unor ample acțiuni pentru creșterea siguranței circulației pe drumurile noastre publice. Automobil Clubul Român a depus și va depune eforturi, alături de toate celelalte organe și organizații implicate în aceste acțiuni, pentru îmbunătățirea permanentă a traficului rutier, pentru disciplinarea participanților la circulație, pentru diminuarea numărului de accidente. Am folosit și vom folosi întregul avantaj de mijloace tehnice și de propagandă de care dispunem spre a mări spiritul de răspundere al membrilor A.C.R. în folosirea civilizată a drumului public. Ne vom strădui să menținem la un înalt nivel exigența noastră în verificarea tehnică a autoturismelor, făcînd ca dovezile eliberate de atelierele A.C.R. să rămînă, ca și pînă acum, adevărate certificate de garanție pentru circulația în deplină siguranță a mașinilor verificate.

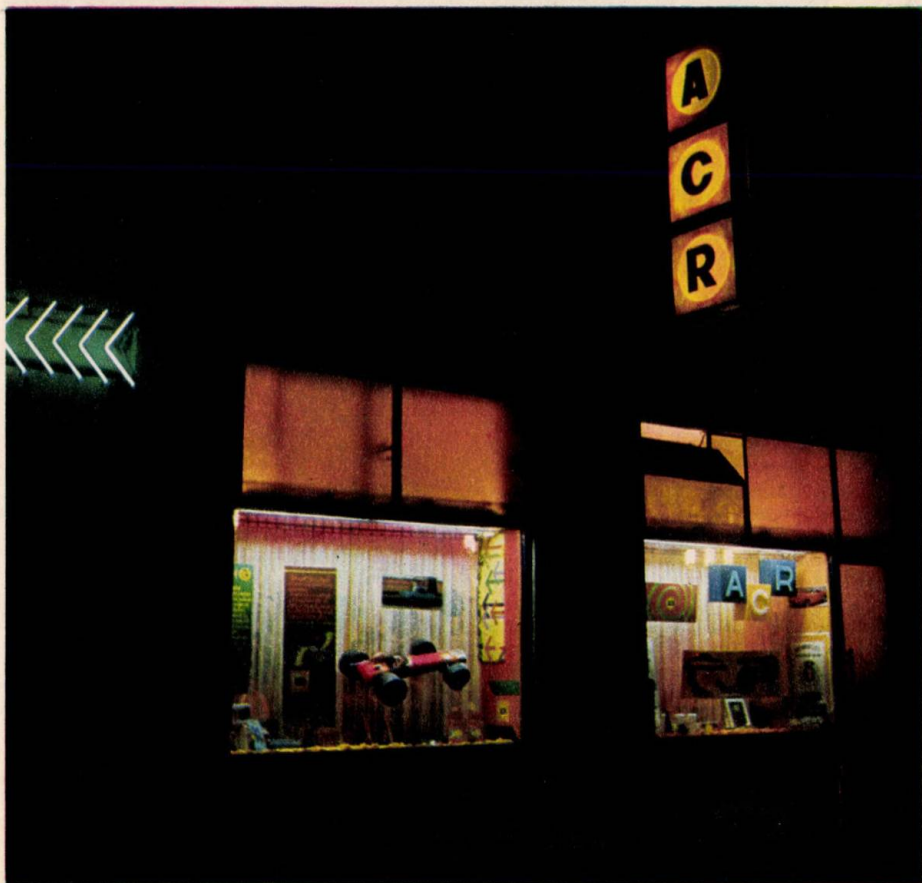
În acest context amintim că pe viitor, operațiunilor clasice de verificare a automobilelor, li se va adăuga și verificarea profilului pneurilor, astfel ca și din acest punct de vedere mașinile trecute prin «filtrul» A.C.R. să prezinte o deplină siguranță pentru circulație. De asemenea, ne vom înscrie în aplicarea hotărîții a prevederilor Legii privind protecția mediului înconjurător, prin testarea

gratuită a nocivității gazelor de eșapament. Aparatura modernă de care dispunem la unele din filialele noastre ne va permite să îndeplinim în condiții optime și această acțiune.

Încă de la începutul anului 1973 s-a preconizat, după cum se știe, trecerea școlilor de șoferi amatori în organizarea Automobil Clubului Român. Aceasta incumbă o răspundere deosebită pentru asociația noastră și, în vederea aplicării ei în practică, au început să se întreprindă pregătirile necesare. Dorim să determinăm în viitor o nouă dezvoltare a procesului instructiv-educativ din școlile de conducători auto amatori, prin aplicarea unor metode pedagogice superioare, astfel ca viitorii șoferi să facă față într-o mai bună măsură traficului rutier modern.

vină în întâmpinarea membrilor lor, pentru organizarea cât mai plăcută și mai instructivă a timpului liber, pentru mărirea eficienței călătoriilor cu automobilul. Au început să devină din ce în ce mai numeroase acum excursiile de sfârșit de săptămână pentru vizitarea unor monumente și locuri pitorești ale țării. La cererea membrilor A.C.R. se organizează excursii în grup cu serviciile asigurate (cazare, masă etc.), precum și sejurul, în sezonul estival, în unele hoteluri de pe Litoral închiriate de asociația noastră. Amintim că în cursul anului 1973 aproape 2 500 de membri A.C.R. și-au petrecut concediul la mare în acest mod.

Ne preocupăm, de asemenea, de organizarea unor excursii cu automobilul (individual, în grup sau cu servicii plătite) peste hotarele



Sediul filialei clujene

Turismul cu automobilul a cunoscut o dezvoltare impetuoasă în ultimii ani în țara noastră. Acest lucru a pus noi sarcini, mai complexe, în fața Automobil Clubului Român. Filialele asociației noastre s-au străduit să

țării. În 1973, aproape 26 000 de turiști au plecat cu mașina în străinătate, prin A.C.R., asigurându-li-se serviciile plătite, precum și valoarea necesară călătoriei.

Activitatea de turism auto va sta și în anul

Filialele A.C.R. se breacă tot mai intens, în sezonul estival, de organizarea unor excursii, la sfârșit de săptămână, în cele mai pitorești locuri ale țării. În imaginea de mai jos a fost surprinsă o asemenea excursie organizată pe Valea Gurghiului, pentru cercurile automobilistice din județul Mureș. La această acțiune au luat parte peste 3500 autoturisme. Principalul punct de atracție al excursiei l-a constituit «Târgul fetelor», unde s-au putut admira și cumpăra, printre altele, frumoase obiecte de artă populară.



1974 în atenția noastră. Ne vom preocupa în mai mare măsură de extinderea excursiilor în grup pentru cunoașterea celor mai pitorești și interesante regiuni ale țării, de organizarea cât mai eficientă — sub aspectul instructiv și recreativ — a excursiilor de sfârșit de săptămână. De asemenea, va exista o mai mare grijă pentru sporirea numărului de locuri pentru membrii A.C.R. în hotelurile de pe Litoral și ne vom strădui să acordăm noi facilități pentru turiștii care călătoresc cu automobilul peste hotare.

Așa cum se știe, asociația noastră organizează și conduce, printr-o federație de specialitate, sportul auto și activitatea competițională de karting. În această privință s-au obținut până acum o serie de realizări atât în ceea ce privește sistemul competițional intern, cât și pe linia afirmării alergătorilor români în concursurile internaționale.

Dorința noastră este însă ca pe viitor sportul automobilistic românesc, precum și activitatea de karting, să-și găsească un teren mai propice de dezvoltare, începând cu întrecerile simple, deschise celor mai largi mase de iubitori ai automobilului și până la concursurile de nivel republican. Kartingul și automobilismul sportiv românesc trebuie să constituie mijloace eficiente de educare a tineretului, de familiarizare a lui cu tehnica, de creștere a măiestriei în conducerea automobilului.

Faptul că în mișcarea turistică internațională turismul auto deține o pondere deosebit de importantă, a determinat Automobil Clubul Român să înființeze o întreprindere de

turism internațional automobilistic, cunoscută sub numele de Touring-A.C.R. La serviciile acestei întreprinderi apelează acum numeroși turiști străini, fapt pentru care rezultatele ei economice sînt din ce în ce mai fructuoase.

O intensă activitate desfășoară asociația noastră și pe planul relațiilor internaționale, domeniu în care și-a câștigat un binemeritat prestigiu. Automobil Clubul Român este afiliat la Alianța Internațională a Turismului (A.I.T.) și la Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.), întreținând legături cu principalele automobil-cluburi europene. Ca o recunoaștere a meritelor sale, A.C.R. face parte din Consiliul de Administrație al A.I.T., iar reprezentantul său a fost ales în Comitetul Director și președinte al Comisiei Internaționale de Turism al acestei organizații mondiale care, după cum se știe, grupează 143 de automobil și touring-cluburi de pe întregul glob.

Mobilizat de avântul cu care întregul nostru popor înfăptuiește, sub conducerea partidului, mărețul plan de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate, activul Automobil Clubului Român nu va precupeți nici un efort pentru a se achita de misiunea ce i-a fost încredințată. Sîntem cu toții conștienți că în munca noastră este mereu loc de mai bine, că avem datorită să ne gîndim și să acționăm permanent în direcția organizării mai eficiente a activității automobilistice din țara noastră. Cartea de vizită pe care Automobil Clubul Român și-a alcătuit-o, realizările sale de pînă acum, constituie o bază de plecare, un imbold spre noi succese.



Noua bază de asistență tehnică a Filialei ACR Maramureș.



- Filiala A.C.R. Prahova dispune de un complex tehnic compus dintr-un atelier pentru remedieri mecanice, o hală de revizii, o vopsitorie, o spălătorie cu rampă. Complexul este încadrat cu personal de specialitate, care stă permanent la dispoziția auto-mobilistilor prahoveni, membri ai asociației noastre.

- Baza de asistență tehnică a Filialei A.C.R. Constanța este dotată, printre altele, cu cele mai moderne aparate de control și reglaj. Rampa de verificare și spălare a automobilelor, existentă aici, este pusă gratuit la dispoziția membrilor asociației. La această bază apelează și turiștii străini care vizitează Litoralul românesc.





IANUARIE

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

METEO

În luna ianuarie a anului 401, Dunărea și Marea Neagră au fost complet înghețate. Pătura de gheață era atât de groasă încât timp de 20 de zile oamenii mergeau călări din Histria până la Bosfor.

Un asemenea fenomen s-a repetat după 315 ani, în ianuarie 716, când zăpada depusă pe podul de gheață, ce acoperea integral Marea Neagră, atingea grosimea de 30 de picioare.

În ultimul secol, cea mai rece lună ianuarie, pentru regiunile noastre, a fost cea din 1942, când s-a înregistrat și cea mai scăzută temperatură de $-38,5^{\circ}$, produsă la Bod, în noaptea de 24—25 ianuarie.

Cel mai cald ianuarie a fost în 1539, când violetele și albastrele erau înflorite în Transilvania.

COMPETITII

- 11—19. A 43-a ediție a Raliului Monte-Carlo. Această veche întrecere automobilistică, înființată în anul 1911, se organizează în afara campionatului mondial. La ea au dreptul să participe automobile ce fac parte din grupele: 1 (turism), 2 (turism special), 3 (GT), 4 (GT special) și 5 (sport)
- 27. Marele Premiu al Argentinei pentru automobile de formula 1. Proba contează în campionatul mondial al piloților, o dată cu ea începând cea de a 25-a ediție a acestei importante competiții



O mașină pe traseul Raliului Monte-Carlo. Cea mai renumită întrecere rutieră, desfășurată întotdeauna în ianuarie, îi supune la grele încercări pe competitori.

calendar '74 auto

FEBRUARIE

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

METEO

În februarie 718 a căzut zăpadă enormă în Valea Dunării și în toată Peninsula Balcanică, acoperind Constantinopolul cu un strat mare de omăt, care nu s-a topit timp de 100 de zile.

După 11 secole, în 1817, o zăpadă nemai-pomenit de mare a căzut în Transilvania, așa încît la Brașov nu s-a topit pînă la sfîrșitul lunii aprilie. După 136 de ani, fenomenul se repetă cu o intensitate mai mică, la sud de Carpați, unde, în februarie 1953, un viscol violent depune troiene mai mari de 3 metri în multe puncte din bazinul inferior al Dunării.

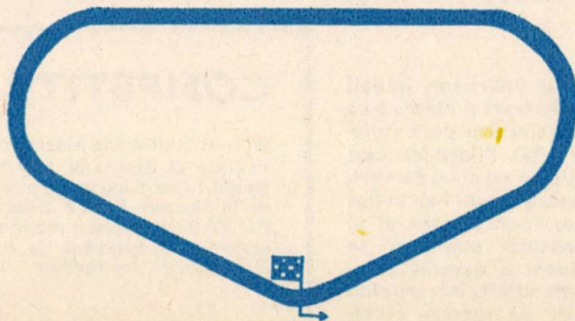
Una din cele mai reci luni februarie a fost cea din 1929, cînd temperatura a scăzut la: —38° la Virful Omu, —35° la Gheorghieni și —26° la Sulina. În acea lună a crăpat de ger scoarța copacilor bătrîni și la unii oameni au plesnit vasele sangvine (fenomen medical destul de rar).



1973 a fost anul apariției automobilului Dacia 1300 break. Derivată din modelul Dacia 1300 berlină, noua versiune este destinată iubitorilor de camping, producătorilor agricoli, întreprinderilor de taxiuri, transportului rapid la domiciliu al unor produse industriale și alimentare etc. Dacia 1300 break și-a făcut un bun renume la export.

COMPETIȚII

- 1—3. Raliul Arctic (competiția face parte din campionatul european)
- 3—4. Cursa de 24 de ore de la Daytona (cu această întrecere începe, în fiecare nou sezon, campionatul mondial al mărcilor).
- 14—17. Raliul Suediei (competiția contează în campionatul mondial de raliuri).
- 16—17. Raliul Costa Brava (probă în campionatul european).



Circuitul Daytona. Lungime: 2,5 mile. Record: Mark Donohue (Ferrari) 218 km/h.

calendar '74 auto

MARTIE

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



METEO

Una din cele mai geroase luni martie a fost în anul 588, când Europa s-a găsit aproape în întregime acoperită cu o pătură groasă de zăpadă, ce a prelungit iarna până în a doua lună a primăverii. În schimb, în martie 1420 vremea a fost atât de călduroasă, încât trandafirii au înflorit pretutindeni.

După o iarnă destul de blândă, la 31 martie 1707, când nimeni nu se mai aștepta, a căzut o zăpadă neobișnuit de mare. După 127 de ani, fenomenul s-a repetat și, la 31 martie 1834, pe o temperatură de -8° , a început să ningă abundent.

Asemenea ninsori târzii în luna martie au mai căzut în: 1900, 1915, 1931, 1933, 1949, 1958 și 1973.

Cel mai friguros martie, din ultimul secol, a fost în 1875, când temperatura, în multe puncte din țară, a coborât sub -25° .

În luna lui mărtisor, bolizii de curse Ferrari și Matra s-au întâlnit pe circuitul de la Vallelunga (Italia). Piloții francezi i-au învins pe cei ai lui Ferrari, la ei acasă, așa cum i-au învins și în clasamentul general al campionatului mărcilor. În 1973, Matra a devenit campioană mondială, întrerupând lungul șir de succese recoltate de constructorul din Maranello.

COMPETIȚII

● 1—3. Raliul San Marino (campionat european) ● 2. Marele Premiu al Africii de Sud F 1 (campionat mondial) ● 7—10. Raliul Lyon-Charbonnieres (campionat european) ● 10. Cursa de la Mallory Park F 2 (campionat european) ● 19—24. Raliul TAP (campionat mondial) ● 24. Cursa de 4 ore de la Monza (campionat european de turism) ● 31. Cursa de la Ampus-Dragnignan (campionat european de munte).





APRILIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

METEO

În aprilie 1228, din cauza căldurilor mari din lunile anterioare, s-au putut secera grânele din centrul și sud-estul Europei. După 18 ani de la acest fenomen rar, la 25 aprilie 1246, a căzut zăpadă mare însoțită de ger care a distrus toată vegetația.

La 26 aprilie 1593, o furtună grozavă, cu tunete și grindină, a aprins și ars toată Cetatea Branului. În aprilie 1700 a căzut în Transilvania o zăpadă groasă de patru coți, care a speriat toată lumea și a distrus toate grânele, încât a trebuit să se aducă piine din Valahia.

La 20 aprilie 1712, o furtună cu trăsnete a aprins o casă din Iași. Focul s-a întins la toate clădirile din Ulița-Mare, ajungând pînă la Curțile Domnești. Lumea abia a scăpat fugind pe malul Bahluiului.

În ultimul secol, cel mai friguros aprilie a fost în 1893, cînd vremea a avut aspect de iarnă.

COMPETIȚII

● 5—6. Raliul Firestone (campionat european) ● 6—7. Cursa de la Hockenheim F 2 (campionat european) ● 7. Cursa de la Atlanta-S.U.A. (campionat mondial mărci) ● 11—14. Circuitul Irlandei (campionat european raliuri) ● 14. Cursa de la Salzburg (campionat european turism) ● 11—15. Raliul Safari (campionat mondial) ● 25. Cursa de 1 000 km de la Monza (campionat mondial mărci) ● 28. Marele Premiu al Spaniei F 1 (campionat mondial). ● 27—28. Criteriul alpin (campionatul european de raliuri). ● 28. Cursa de la Thruxton (campionatul european de turism).



Raliul Safari a împlinit două decenii de existență. În aprilie 1973, el a fost cîștigat de echipajul Mehta-Drews pe o mașină japoneză Datsun 240 Z.

calendar '74 auto

MAI

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

METEO

La 13 mai 1125 a căzut în Transilvania o ninsoare cum nu s-a mai pomenit, fenomenul repetându-se la 19 mai 1601. Această a doua ninsoare a avut loc pe vremea când ciurma se răspindise pînă în nordul Moldovei.

Ninsori tîrzii de mai s-au semnalat de multe ori în decursul vremii, dar în special în 1805, cînd omătul a fost deosebit de abundent.

În mai 1691 s-a produs la București o furtună violentă și unul din trăsnete a căzut în Curtea Domnească, în turnul cu pulbere, care a explodat înfricoșînd tot poporul. Tot în acel an, la 24 mai, în zona Brașovului, a căzut o grindină care a distrus păduri întregi și toată vegetația, depunîndu-se într-un strat de gheață gros de jumătate de metru.

Luna mai a anului 1735 a fost cea mai ploioasă, deoarece a plouat în fiecare zi.

Cele mai mari ploi, care au determinat inundații cu caracter catastrofal, au căzut în 1897 și 1970.

COM- PETIȚII

● 5. Cursa de 1000 km de la Spa (campionat mondial mărci) ● 5. Cursa de la Pau F 2 (campionat european) ● 5—11. Raliul lălelelor (campionat european) ● 9—12 Raliul Iugoslaviei (campionat european) ● 5—25. Raliul Cupei Mondiale (Londra-München) ● 10. Cursa de la Brno (campionat european de turism) ● 12. Marele Premiu al Monaco F 1 (campionat mondial) ● 19. Cursa de 1000 km de pe Nürburgring (campionat mondial mărci) ● 26. Marele Premiu al Belgiei F 1 (campionat mondial) ● 26. Cursa de la Montseny (campionat european de munte). ● 24—26. Raliul Wiesbaden (campionat european) ● 27. Cursa de la Thruxton (campionat european mărci pînă la 2 litri).



«Pop-cross», așa și-au intitulat inițiatorii acest gen de întreceri în teren accidentat, cu automobile Citroën. Concursurile — precizează reglamentul — se pot organiza nu numai în luna mai, ci și în tot cursul anului...





IUNIE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30



În iunie, pe pista de la Mantorp Park (Anglia) mașinile BMW și-au continuat șirul de victorii soldate cu un titlu european. Și cînd te gîndești că aceste automobile (și campionatul lor) se numesc «de turism».

METEO

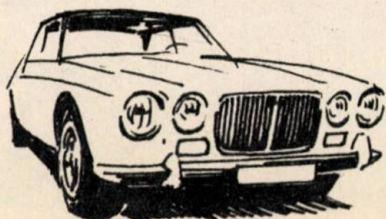
Se știe că în luna iunie cad cele mai mari ploi din ținuturile noastre. Totuși, în iunie 1539, a fost o secetă atît de mare încît au năvălit nori uriași de lăcuste care au tocat tot ce mai era verde pe cîmpii.

Secete mari s-au mai produs în 1665, 1866, 1883, 1927 și 1945.

La 16 iunie 1774 a căzut la Codlea o mare grindină, greloanele cîntărind aproape o jumătate de kg.

La 19 iunie 1906 asupra Tecuciului s-a revărsat o ploaie care a dat în 14 minute 99 litri de apă pe metrul pătrat.

Cele mai mari ploi s-au înregistrat în iunie 1940, la Gruia (Oltenia), unde s-au totalizat 582 litri pe metrul pătrat. Cea mai ridicată temperatură de iunie s-a înregistrat la București la 20 iunie 1918. Ea a fost de 40,3°.



COMPETIȚII

● 2. Cursa de la Zeltweg F2 (campionat european) ● 2—6. Raliul Scoției (campionat european) ● 9. Marele Premiu al Olandei F1 (campionat mondial) ● 9. Cursa de la Mont Ventoux (campionat european de munte) ● 13—15. Raliul Semperit (campionat european) ● 15—16. Cursa de 24 de ore de la Le Mans (campionat mondial mărci) ● 18—23. Raliul Acropole (campionat mondial) ● 30. Cursa de la Rouen F2 (campionat european) ● 30. Cursa de la Trento-Bondone (campionat european de munte).





IULIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

METEO

La 23 iulie 1590, după o mare eclipsă de soare, care a început la ora 9 dimineața, a urmat una din cele mai lungi și mai distrugătoare căderi de grindină. Fenomenul s-a produs în Țara Birsei.

În iulie 1718, din cauza secetei și a unor călduri foarte mari, s-au aprins și au ars pădurile din jurul Brașovului. Între 20 și 31 iulie 1779, ploi și furtuni cu rupeți de nori au produs inundații grave: tot cimpul dintre Cristian-Ghimbay-Brașov era o mare de ape, adîncă de mai mulți coți.

La 26 iulie 1804 un uragan cu ploaie torențială, grindină și trăsnete, a înspăimîntat, timp de 6 ore, pe toți locuitorii din Transilvania.

Una din cele mai mari averse din lume s-a produs la 7 iulie 1889, la Curtea de Argeș. În 20 de minute au căzut 204,6 litri de apă pe metrul pătrat, stabilindu-se recordul de 10,2 litri de apă de ploaie pe minut.

COMPETIȚII

- 5-7. Raliul Vltava (campionat european) ● 7. Marele Premiu al Franței F 1 (campionat mondial)
- 7. Cursa de la Cesaua-Sestriere (campionat european de munte) ● 14. Cursa Atlanta-S.U.A. (Can-Am). ● 21. Marele Premiu al Angliei F 1 (campionat mondial) ● 21. Cursa de 24 ore de la Spa (campionat european turism) ● 27. Cursa de 6 ore de la Watkins Glen (campionat mondial mărci) ● 28. Cursa de la Mantorp Park F 2 (campionat european).



Pe Nürburgring, în mijlocul verii. Start în campionatul european pentru automobile de formula 2

calendar '74 auto

AUGUST

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

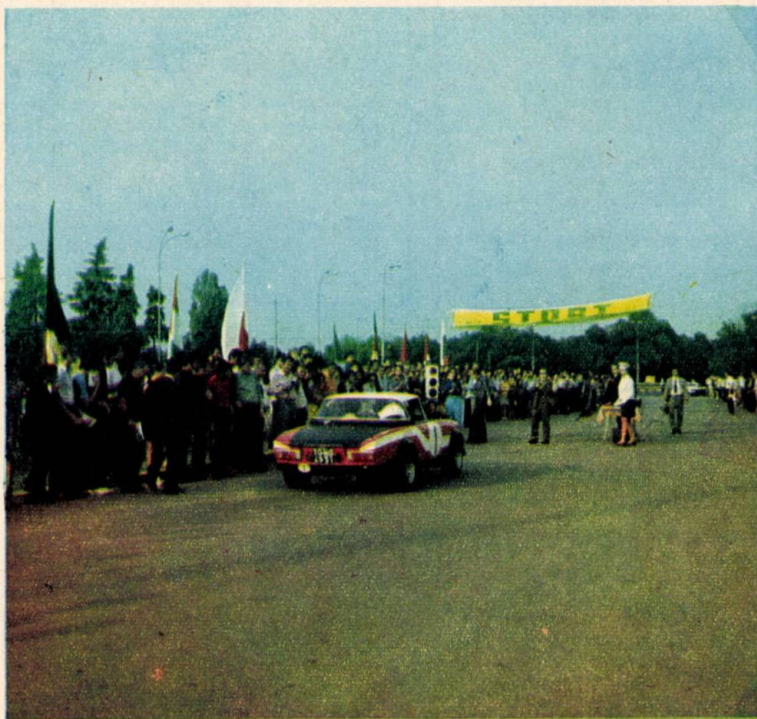
METEO

La 24 august 358 s-a produs o furtună grozavă, cu vijelie puternică, pe Marea Neagră; la amiază s-a făcut întuneric ca noaptea. În acest timp, Cîmpia Dunării, Macedonia și Asia Mică au fost zgîlțuite de un violent cutremur, care a distrus în întregime Nicomedia.

În august 994, seceta a atins asemenea proporții încît nu numai Dunărea, dar toate fluviile din Europa au secăt. Același fenomen se repetă în 999 și 1000, precum și în 1595, cînd niciun izvor nu mai avea apă și cînd copacii s-au uscat. Toamna s-a arat pe fundul lacurilor și bălților.

Iată și alte fenomene excepționale din secolul nostru: în 1937 au căzut, la Nădrag, 488 litri de apă; în numai două zile (29—30 august 1924) au căzut la Letea, în Delta Dunării, 691,6 litri de apă, aceasta fiind cea mai mare ploaie din țară.

La 10 august 1951 temperatura a atins la Movila Miresii (Jud Brăila) valoarea de 44,5 (recordul absolut pe țară în această materie).



A 9-a ediție a Raliului Dunării a fost găzduită de țara noastră. Competiția a contat ca etapă în campionatul european de raliuri.

COMPETIȚII

● 2—4. Raliul Dunării (campionat european) ● 2—4. Raliul celor 1 000 de lacuri (campionat mondial). ● 3—4. Marele Premiu al R.F. Germania F 1 (campionat mondial) ● 11. Cursa de la Mid Ohio (Canam). ● 11. Cursa de la Karlskoga (campionat european mărci pînă la 2 litri). ● 11. Cursa de la Zolder F 2 (campionat european) ● 11. Cursa de la Zandvoort (campionat european de turism) ● 18. Marele Premiu al Austriei F 1 (campionat mondial). ● 18. Cursa de la Thruxton (campionat european GT). ● 25. Cursa de la Elkart Lake-S.U.A. (Can-Am). ● Cursa de la Vallelunga F 2 (campionat european). ● 28. Raliul Baltic (campionat european) ● 30—31. Raliul Cordatic (campionat european).



calendar '74 auto

SEPTEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

METEO

La 8 septembrie 1347, un val de frig neașteptat s-a produs în Europa Centrală, de unde s-a propagat pînă la Gurile Dunării. Același fenomen s-a repetat la 29—30 septembrie 1392, cînd boabele de struguri au fost transformate în bile de piatră.

La 29 septembrie 1462, o zăpadă abundentă a acoperit toată Transilvania.

La 24 septembrie 1601, în ținutul Brașovului au pătruns mulți urși mari și slabi, veniți din pădurile Valahiei. După ce au făcut mari pagube, ei s-au retras spre pădurile Bistriței.

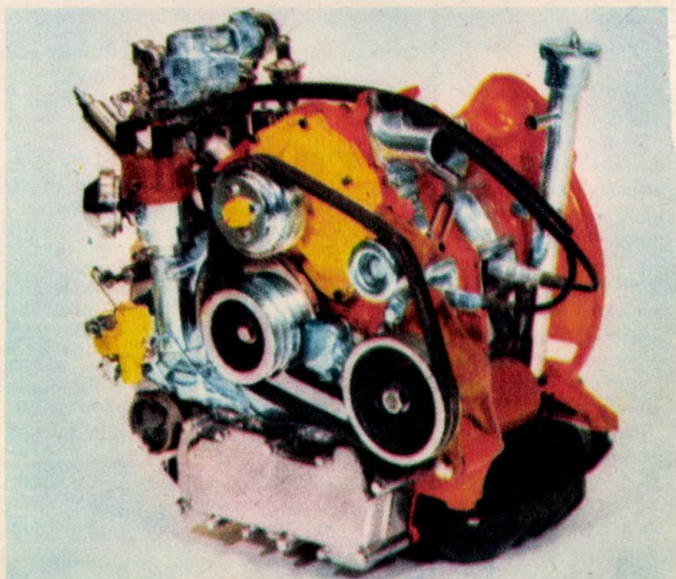
O grindină mare, căzută la 7 septembrie 1750, a distrus localitatea Prejmer.

O lună septembrie deosebit de rece a fost cea din 1862, iar una foarte caldă s-a înregistrat în 1946 cînd la Strehaia termometrele au urcat pînă la 43,5°.



COMPETIȚII

- 1. Cursa de la Monza (campionat european GT) ● 1. Cursa de pe circuitul Paul Ricard (campionat european de turism)
- 8. Marele Premiu al Italiei F 1 (campionat mondial) ● 11—15. Raliul Alpilor Austriei (campionat mondial) ● 22. Marele Premiu al Canadei F 1 (campionat mondial) ● 22. Cursa de la Silverstone (campionat european de turism) ● 29. Cursa de la Brands Hatch (campionat mondial mărci) ● 29. Cursa de la Zandvoort (campionat european GT)



Una din noutățile tehnice ale anului 1973: motorul Comotor ce echipează automobilul Citroën G.S. birotor. Mașina a fost prezentată în septembrie la Salonul de la Frankfurt.



OCTOMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			



După Marele Premiu al S.U.A., desfășurat la Watkins Glen în octombrie, scoțianul Jackie Stewart s-a retras din competiții. În palmaresul său sînt înscrise 27 de Mari Premii cîștigate.

METEO

În octombrie 542, vremea a fost atît de caldă cît fructele s-au copt a doua oară în toată Europa.

La 1 octombrie 763, a început cea mai teribilă iarnă pe care a cunoscut-o Europa: au înghețat deodată toate riurile și mările, inclusiv Marea Neagră și Dardanelele.

Din 14 septembrie și pînă la sfîrșitul lui octombrie 1058, a nins fără întrerupere în regiunea Dunării inferioare.

Între 10 și 16 octombrie 1641, un ger cumplit, cu ninsoare și vînt tare, a cuprins toată Transilvania și Valahia, făcînd numeroase victime omenești și pagube materiale. Un viscol mare și greu s-a produs și în octombrie 1738.

În octombrie 1834, în Țările Românești era o vreme caldă cu ploi de vară ce au făcut să înverzească iarba.

Luna octombrie a anului 1920 a fost foarte friguroasă, iar cea a anului 1932 foarte călduroasă.

COMPETIȚII

• 3—6 Raliul San Remo (campionat mondial) • 4—5 Raliul München-Viena-Budapesta (campionat european) • 6. Marele Premiu al S.U.A. pentru mașini F1 (campionat mondial) • 6. Cursa de 4 ore de la Jarama (campionat european de turism) • 6. Cursa de pe Feleac (campionat european de munte) • 18—20. Raliul celor 1 000 de minute (campionat european) • 20. Cursa de 1 000 km de la Buenos Aires (campionat mondial mărci) • 25—27. Raliul Spaniei (campionat european) • 27. Cursa de la Riverside (Can-Am).



NOIEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

METEO

La 9 noiembrie 1420 a căzut zăpadă atît de abundentă, încît acoperişurile multor case s-au prăbuşit sub greutatea ei.

În noiembrie 1711, ploile mari care au căzut în Moldova au dus la inundaţii catastrofale, în urma cărora mulţi oameni au pierit.

În timpul războiului Crimeei, la 14 noiembrie 1854, un uragan a distrus flota anglo-franceză din portul Balaklava. Între vasele distruse se afla şi «Henri IV», vasul amiral. În urma anchetei ordonată de Napoleon al III-lea, astronomul Le Verrier a ajuns la o concluzie ce constituie şi azi baza metodei de prevedere a timpului pe scurtă durată.

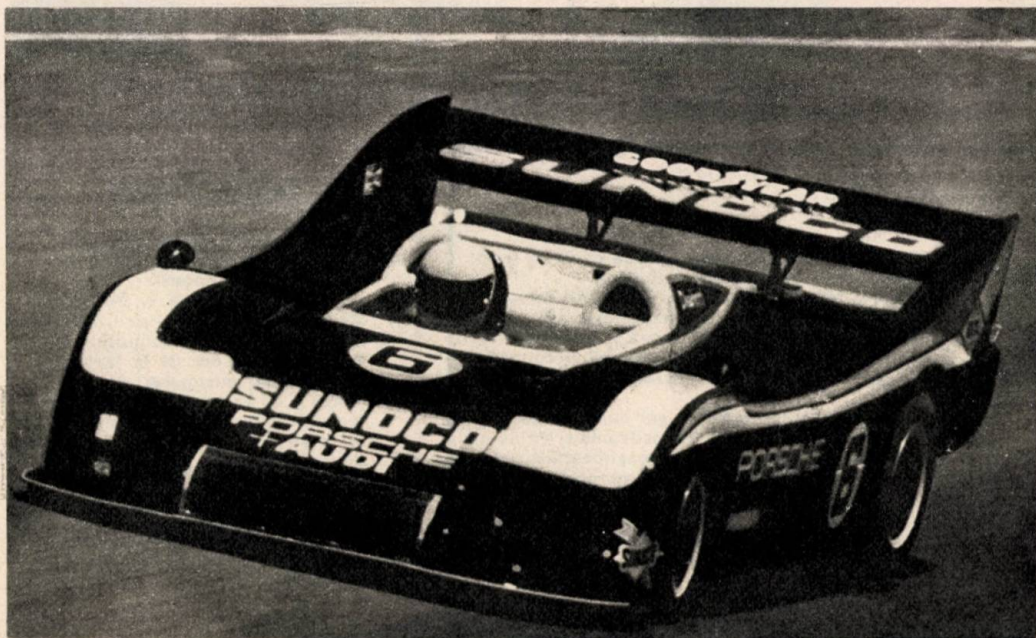
În anii 1856 şi 1862, lunile noiembrie au fost foarte friguroase, cu caracteristici de iarnă, temperatura coborînd pînă la $-27,4^{\circ}$. În noiembrie 1870 şi 1926 vremea a avut aspect de vară, temperatura atîngînd $30,5^{\circ}$ la Călăraşi.

COMPETIȚII

●1-3. Raliul Andernacht Saint-Amand les-Eaux. Competiția este înscrisă în campionatul european. Regulamentul permite înscrierea în cursă a mașinilor făcînd parte din grupele turism, turism special, GT, GT special și sport ●1-4. Raliul «Of the rideau Lakes». Întrecerea se organizează în Canada și face parte din campionatul mondial. Din acest motiv, la ea nu pot lua parte mașinile sport ●15-20. Raliul Marii Britanii. Este penultima probă a campionatului mondial și la ea participă în special piloți din țările nordice.

În 1973, această competiție a fost dominată de mașinile Ford-Escort, care au cîștigat primele trei locuri în clasamentul general. Pe primul loc s-a clasat experimentatul echipaj Makinen-Liddon.

Acest Porsche Turbo are sub capotă peste... o mie de cai putere! Cu ajutorul lui, Mark Donohue a cîștigat campionatul Can-Am, ediția 1973.





DECEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					



Anul 1973 i-a adus lui Eugen Ionescu-Cristea un al patrulea titlu de campion național de viteză în coastă.

Felicitări și noi succese!

METEO

În decembrie 1415 vremea a fost atât de caldă încât pomii au înflorit. Același fenomen s-a repetat și în 1610, când a fost un timp nemaipomenit de călduros.

La 6 decembrie 1733 a început în Moldova o iarnă grea cu geruri, ninsori și viscole mari, care au ținut până la 20 martie. În acea iarnă mulți bejenari și-au pierdut viața.

În anii 1865 și 1871 lunile decembrie au fost foarte friguroase, înregistrându-se și geruri de -33° . În 1861 și 1950 vremea a fost foarte caldă în decembrie, semnalându-se temperaturi de $+22^{\circ}$.

Cele mai abundente precipitații au căzut în decembrie 1915, când în comuna Poienile de sub Munte s-au totalizat 265 litri de apă de metrul pătrat.

Rubrica «Meteo» este realizată de **N. TOPOR**

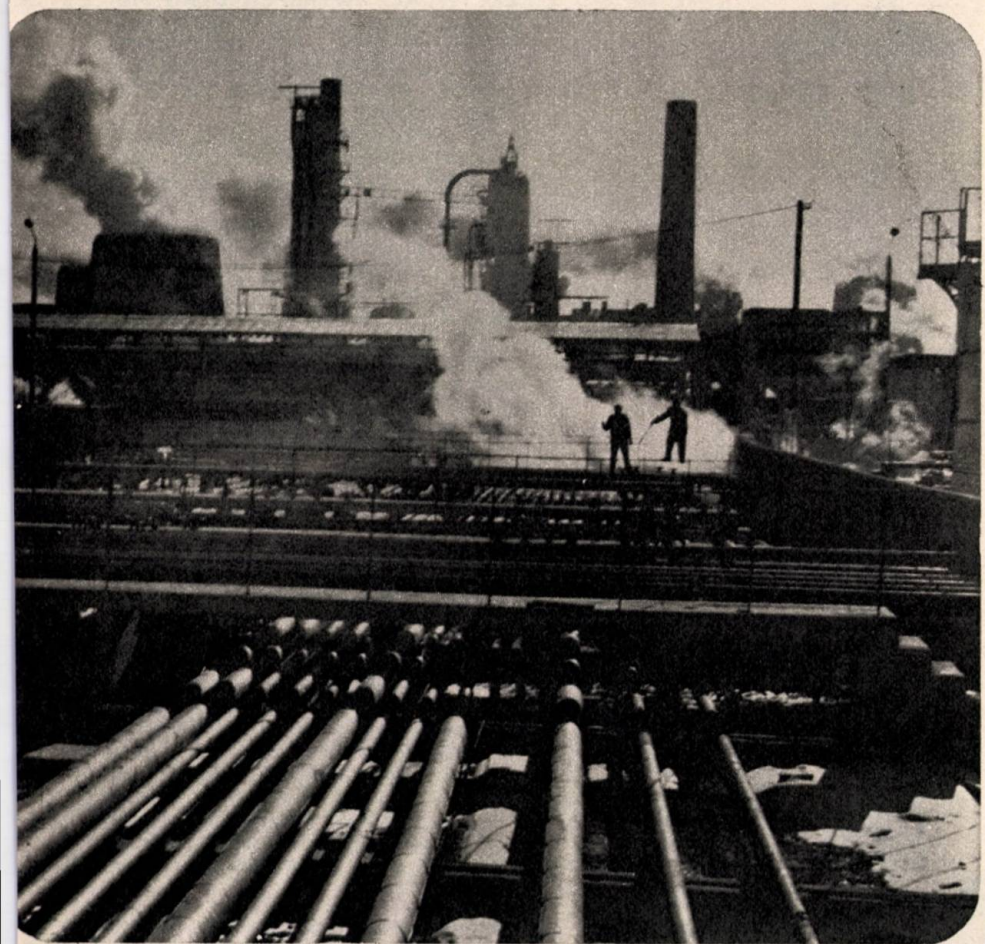
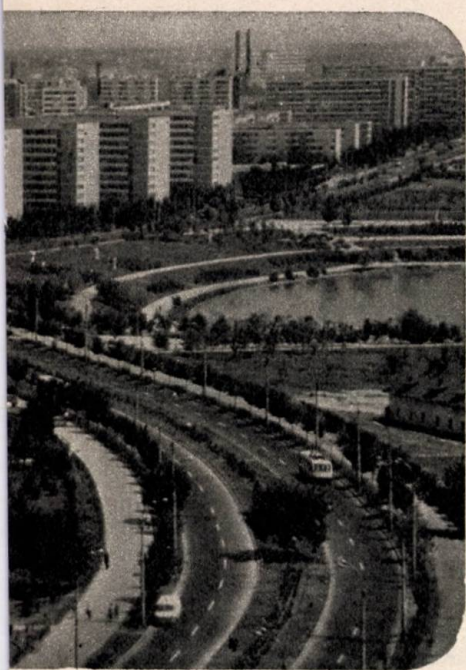
COMPETIȚII

Ultima lună a anului nu are înscrisă în calendarul oficial al F.I.A. decât o singură competiție de anvergură: Turul Corsicei. Întrecerea contează ca ultimă etapă în campionatul mondial de raliuri. Este un concurs deosebit de dur, pe parcursul căruia automobilistii au de negociat aproape... zece mii de viraje! Startul în Turul Corsicei se dă în ziua de 1 decembrie. După încheierea cursei, piloții iau vacanță sau se deplasează pe alte continente, mai calde, pentru a-și continua activitatea.

Frumoasă ești, bogată țară!
 Frumoși sînt oamenii la noi!
 La noi cu suflet larg se ară —
 și plină-i zarea de eroi!
 Eroii holdelor! Bărbații,
 cu braț înalt, oțel urcînd...
 Măiestre porți deschid Carpații
 și urcă țara, fremătînd...

Valeria BOICULESI







STEA A MAȘINILOR TOT-TEREN



ÎN ANUL 1957, PE DRUMURILE PATRIEI A ÎNCEPUT SĂ CIRCULE, VICTORIOS, PRIMUL AUTOTURISM DE FABRICAȚIE ROMÂNEASCĂ — UN AUTOTURISM TOT-TEREN, REALIZAT CU PRICEPERE ȘI DĂRUIRE DE ENTUZIASTUL COLECTIV AL ÎNȚEPRINDERII MECANICE MUSCEL. CU TIMPUL, OAMENII DE AICI L-AU PERFECȚIONAT, AU CREAT NOI MODELE ALE CĂROR PERFORMANȚE NE STÎRNESC ADMIRAȚIE.

DE APROAPE ZECE ANI, ÎNSĂ, AUTOTURISMUL ROMÂNESC ARO A «IEȘIT» ȘI ÎN LUMEA DE PESTE HOTARELE ȚĂRII. A PARTICIPAT, ALĂTURI DE MAȘINI DE PRESTIGIU MONDIAL CA CITROËN, VOLKSWAGEN, LAND-ROVER ȘI JEEP, LA DIFERITE ÎNȚECERI ȘI TESTE ȘI, APROAPE DE FIECARE DATĂ, A CUCERIT LAURII VICTORIEI. EL S-A IMPUS, AȘA CUM AFIRMĂ ȘI REVISTA VEST-GERMANĂ HOBBY, «CA O STEA ABSOLUTĂ A ACESOR MAȘINI TOT-TEREN».

Cine sînt voinicii care produc «Zimbrul Carpaților», acest «monstru kaki care îi învață pe toți constructorii ce este frica» (aprecierile aparțin revistei «Hobby»), se întreaabă adeseori, numeroși oameni de pe diferite meridiane, care văd sau concurează cu autoturismul ARO în competiții internaționale, rezervate mașinilor tot-teren. În general, setea lor de cunoaștere este satisfăcută cu ajutorul pliantelor și prospectelor, prin informațiile furnizate de reprezentanțele întreprinderii din unele țări ale lumii. Pentru unii, însă, aceste date nu sînt suficiente. Ei doresc să cunoască mai mult decît le poate «vorbi» o fotografie a întreprinderii care, în prim plan, are o alee cu trandafiri, vor să stea de vorbă cu constructorii care produc

Trofeul cîștigat de Hans Skacel cu ARO M-461 în cursa de la Seaside Oregon.

această mașină, să-i feliție și să le mulțumească.

Nu am întors filele «Cărții de onoare a întreprinderii» pentru a inventaria astfel de vizitatori, pentru a reproduce în carnetul de note cuvintele lor care vorbesc despre strălucirea produsului ce a înălțat colectivul întreprinderii pe treptele prestigiului. Eram «pe urmele» unui vizitator din Statele Unite ale Americii, sosit recent la întreprinderea muscelană.

Într-adevăr — ne confirmă directorul general al I.M.M., Victor Naghi, Erou al Muncii Socialiste — la începutul lunii septembrie 1973 ne-a vizitat dl. Hans Skacel, reprezentantul Volkswagenului în America de Nord, directorul Companiei Riviera Motors, pentru a preda întreprinderii noastre trofeul cîștigat în cursa din Seaside Oregon (SUA), care a avut loc la 4 iulie 1972.

Pronosticurile pentru această întrecere, la care participau autoturisme cu 6 cilindri, erau favorabile jeepului. Hans Skacel a condus un ARO M-461 (după cum se cunoaște, cu 4 cilindri)

și a ieșit învingător. «Prietenul meu m-a ascultat», a declarat sec pilotul. Și în semn de recunoștință, Hans Skacel a oferit trofeul cîștigat oamenilor care au conceput și creat «prietenul său», iar micul muzeu al întreprinderii Mecanice Muscel îl păstrează la loc de cinste, alături de alte cupe și medalii.

Cupa cîștigată de ARO M-461 în cursa «Fiii plajelor» din Oregon are strălucirea plajelor; o strălucire care subliniază performanțele remarcabile ale autoturismului tot-teren fabricat la Cimpulung Muscel.

Despre succesele repurtate de autoturismul românesc ARO în diferitele competiții internaționale la care a participat, presa a relatat la vremea respectivă. Cu sprijinul întreprinderii de comerț exterior «Autotractor Dacia» și al conducerii întreprinderii Mecanice din Muscel am intrat în posesia unor materiale care scutesc pe autorul acestor rinduri de orice comentariu. Să parcurgem împreună, câteva dintre ele.

SCRISOAREA FIRMEI S.A. BOSSIMPEX N.V., DIN 8 MAI 1970, PRIN CARE SE ANUNȚĂ CÎȘTIGAREA LOCULUI I, LA CLASA PESTE 2000 CMC, ÎN RALIUL PĂDURILOR DIN AY-WAILLE (BELGIA)

AUTOTRACTOR BUCUREȘTI
NR 021771 016.M.1070
INTRARE

S. A. BOSSIMPEX N. V.
A. 1180 - BRUXELLES, le 8 Mai 1970
Rue Meyerbeer straat, 97

DEPT. ARO-M-461
Ref. AP
E-41

AUTO - TRACTOR, BUCUREȘTI.

Messieurs,

Nous avons l'avantage de vous acquies réception de votre lettre du 17 Avril et vous remercions de la note du 15 Avril.

A présent nous pouvons vous annoncer une nouvelle bonne nouvelle, pour féliciter une ARO conduite par notre collègue, M. J. de Bondt en compagnie de notre Agent à Liège, (son fils peut-être) M. Vliegen, ont pris part à une compétition réservée aux véhicules après 2000 C.C. Cette compétition était très dure et nombreux sont les véhicules qui n'ont pas pu traverser le parcours. L'ARO a été sortie sans difficulté des terrains à traverser. L'ARO a été classée 1^{ère} et la publicité aura les résultats. L'ARO a eu un bon succès quelques jours car elle a été photographiée sous toutes ses formes, tant par la presse, nous ne doutons pas que cela puisse de faire de ces photos, nous ne doutons pas que cela puisse de faire un bel effet de publicité.

Nous espérons voir le plaisir de vous lire dans ces pages la première fois qu'il nous a été possible de faire aussi bien faire ressortir ses capacités.

Nous espérons vous prouver dans cette lettre nos bien sincères salutations.

P.S. - Nous vous serions obligés de vouloir bien féliciter les dirigeants et les techniciens de votre Usine Mecanice Muscel Cimpulung pentru ce premier succès de compétition que nous avons pu obtenir grâce à leurs capacités techniques et nous espérons qu'ils ne s'arrêteront pas et si bon chemin.

Quintus

Tel. 02122 - A. C. 3000 340 000 et A. 3000 340 000
București - Roum. - Rue Gde. de l'Europe, 40 - L'Europe, Roum. - R. 40 - 40 000

S.A. BOSSIMPEX N.V.
DEPT. ARO M-461
Ref. AP
E-41

B.1180-BRUXELLES
le 8 mai 1970
B.1180-BRUSSEL, den
Rue Meyerbeer straat,
97

AUTO-TRACTOR, BUCUREȘTI

Domnilor,

Avem plăcerea de a vă confirma primirea scrisorii dv. din 17 aprilie și o confirmăm pe a noastră din 15 din luna trecută.

În prezent, putem să vă anunțăm o știre, care sperăm că vă va face plăcere. În ziua de joi 7 luna curentă, adică ieri, zi de sărbătoare, un ARO condus de delegatul nostru dl. J. de Bondt, în tovărășia agentului nostru de la Liège (mai exact fiul său), dl. Vliegen, au luat parte la o competiție rezervată vehiculelor «TOT TEREN», ARO fiind clasat între

cele cu mai mult de 2 000 cmc. Această competiție a fost foarte dură și numeroase au fost vehiculele care n-au putut termina parcursul din cauza dificultăților terenurilor de traversat. ARO a ieșit ÎNVINGĂTOR înaintea «tot terenurilor» AUSTIN, LAND ROVER, WILLYS și altele care nu au terminat parcursul. Noi alăturăm la prezenta o foaie din ziarul «LES SPORTS» unde veți putea citi rezultatele. ARO a avut un enorm succes și publicitatea va acționa în consecință. Vom avea peste câteva zile reviste în culori unde automobilul ARO va figura cu siguranță, căci a fost fotografiat sub toate unghiurile, atît de către presă, cît și de televiziune. Îndată ce vom intra în posesia acestor fotografii, vi le vom trimite.

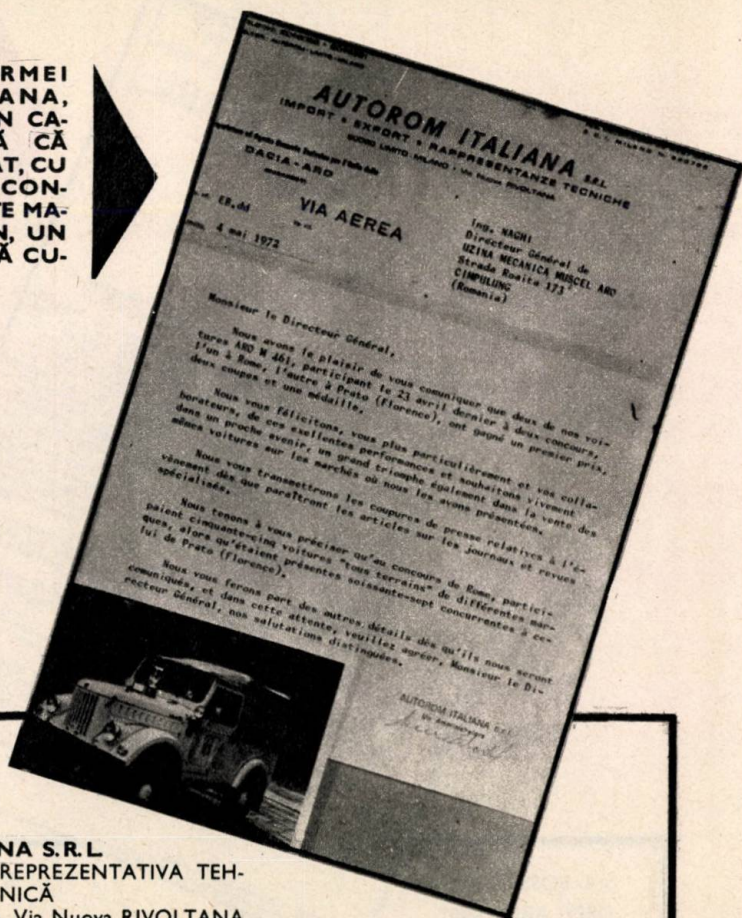
Nu ne îndoim că aceasta va avea pentru ARO un frumos efect publicitar, atît pentru noi, cît și pentru dv., căci a fost pentru prima dată cînd am avut posibilitatea să punem atît de bine în evidență posibilitățile lui.

Sperăm să avem o scrisoare de la dv. cît mai curînd și, în așteptarea acesteia, vă rugăm să primiți, Domnilor, sincerele noastre salutări.

P.S. V-am fi îndatorați dacă ați binevoi să felicitați pe conducătorii și tehnicienii Uzinei Mecanice Muscel Cîmpulung, pentru acest prim succes de competiție pe care l-am putut obține mulțumită capacității lor tehnice și sperăm că nu se vor opri dintr-un drum atît de bun.

(ss. Indescifrabil)

**SCRISOAREA FIRMEI
AUTOROM ITALIANA,
DIN 4 MAI 1972, PRIN CARE
SE COMUNICĂ CĂ
ARO M-461 A CÎȘTIGAT, CU
PRILEJUL A DOUĂ CON-
CURSURI REZERVATE MA-
ȘINILOR TOT-TEREN, UN
PREMIU ÎNȚII, DOUĂ CU-
PE ȘI O MEDALIE.**



AUROM ITALIANA S.R.L.
IMPORT EXPORT REPRESENTATIVA TEH-
NICĂ

20090 Limito-Milano, Via Nuova RIVOLTANA
Importator și Agent general
în exclusivitate pentru Italia
DACIA—ARO
4 mai 1972

V. Naghi, director general
al UZINEI MECANICE MUSCEL-ARO
Cîmpulung (România)

Domnule Director General,

Avem plăcerea de a vă comunica, că două dintre autoturismele noastre ARO M-461, participînd, la 23 aprilie 1972, la două concursuri, unul la Roma și altul la Prato (Florența) au cîștigat: un premiu înții, două cupe și o medalie.

Vă felicităm, în primul rând pe dv., ca și pe colaboratorii dv., pentru aceste performanțe excelente, și vă dorim de asemenea, într-un viitor apropiat, un mare triumf în vânzarea acelorași vehicule, pe piețele unde noi le-am prezentat.

Vă vom transmite decupările din presă referitoare la acest eveniment, îndată ce vor apărea articole în ziarele și revistele de specialitate.

Ținem să vă precizăm că la concursul de la Roma au participat 55 autovehicule «tot-teren», de mărci diferite, în timp ce la cel de la Prato (Florența) au fost prezente 67 mașini concurente.

Vă vom împărtăși și alte amănunte, îndată ce ele ne vor fi comunicate, și, în așteptarea lor, vă rugăm Domnule Director General, să primiți salutările noastre cele mai distinse.

Autorom Italiana s.r.l.

Administrator

(ss. Indescifrabil)



Un popas pentru mașinile participante în cursa «Fiii plajelor» din Oregon. În partea de sus a fotografiei se vede ARO M-461.

Hans Skacel la volanul «prietenului» său care i-a adus locul 1.





hobby
test



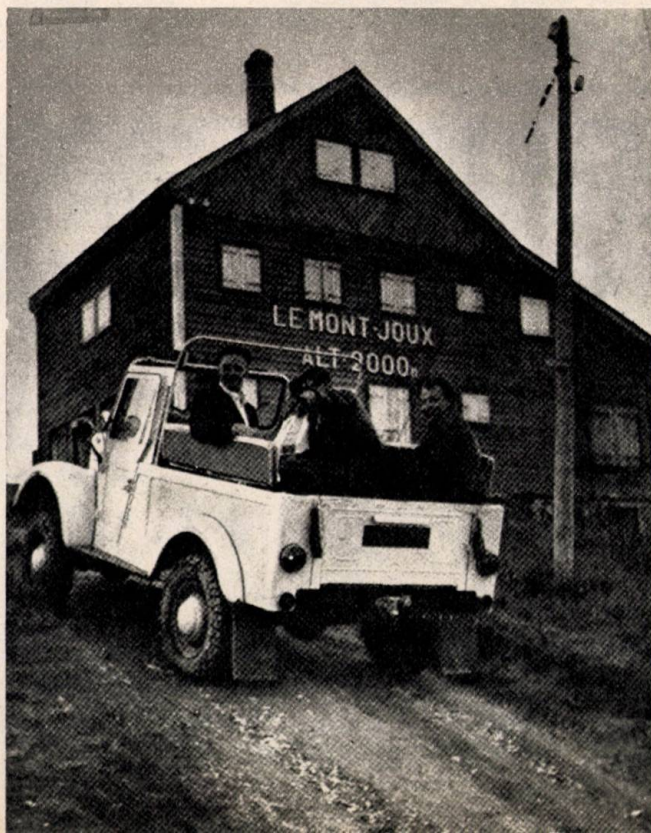
În anul 1972, revista vest-germană «Hobby» a organizat un test privind puterea și rezistența mașinilor tot-teren. Printre cele 7 mașini alese pentru acest test a fost și un ARO M-461. În cele 6 zile de testare, mașinile au parcurs un traseu infernal, străbătând cariera de piatră de lângă Zürich, panta de schilift de la Vohrenbach, poligonul de exerciții al blindatelor franceze de la Villingen, iar apoi au traversat riul Brigache, umflat de ploi.

În imagine: ARO M-461 își «croiește» drumul spre primul loc.



ARO M-461 care a obținut primul loc în Raliul pădurilor din Ayrville — Belgia.

Nici chiar altitudinea de 2000 m nu constituie un obstacol în calea «Zimbrului Carpaților».





Mesager al competenței tehnice românești pe continentul african.

Și acum un pasaj din materialul publicat în revista vest-germană «Hobby» nr. 15/1972, în urma testului comparativ făcut cu ARO M-461, Range Rover, Land Rover 88, Nissan Patro Ki 60, VW 181, Citroen Mehari, Swiss Buggy.

«La vederea pîrtiei te apuca spaima. Arăta mai mult a alpinism, decît a motocros. 90 la sută din pantă avea peste 40 de grade înclinație. Toate mașinile, cu tracțiune pe toate patru roți, au fost în stare să urce. Dar numai cu reductor.

VW 181 și Citroen Mehari au capitulat, alune-cînd, foarte prudent, înapoi.

Aro M 461, pe care revista Hobby l-a prezentat pentru prima dată în R.F.G., a fost admirat, la apariția lui, ca ceva exotic, din cauza aspectului său demodat. Se făceau chiar glume pe seama lui. Dar pe drumurile accidentate, monstrul acesta kaki făcea minuni. Un deal, presărat cu pietre cît un cap de copil, a fost învins de o singură mașină: «ARO»!

În RFG, practic nu există «Service» pentru această mașină din Răsărit. Dar pilotul mașinii, nebazîndu-se pe ajutorul niciunui atelier, avea la el atitea piese de schimb, încît putea confec-

Pe poarta întreprinderii pleacă în probe un nou lot din familia de autoturisme ARO 240.



ționa din ele o jumătate de mașină. Nici măcar «setul» de segmente nu lipsea.

Cînd, la un moment dat, o piatră a făcut o în-doitură într-o aripă, conducătorul a scos un cio-can mare și a îndreptat-o, spunînd, într-o germană aproximativă, că niciodată nu apelează la un service».

În Cehoslovacia, Polonia, Finlanda, Grecia, R.D.G., Columbia, Zair și în alte cca 45 de țări de pe glob, autoturismul ARO a cîștigat pe planul competitivității, s-a impus prin remarcabile calități de rezistență. Această stea a mașini-lor tot-teren a circulat prin locuri din Africa și Asia unde nu a apărut niciodată, decînd există ele, un autoturism.

M-461 este mîndria unui colectiv care și-a dăruit hărnicia și priceperea pentru a o înălța

în strălucire. Pe drumurile deschise de M-461 a pornit, acum, familia de autoturisme tot-teren ARO 240, care satisfac în mai mare măsura dezideratele beneficiarilor interni și ex-terni cu privire la mărirea cîmpului de utilizări posibile, confort și performanțe superioare.

Aceste mașini, cu aspect interior și exterior elegant, pot să se cațere și să coboare pante abrupte, să treacă peste smîrcuri și prin vaduri, să tracteze remorci și să transporte ambarca-țiuni, dar și să alerge, cu o viteză sporită, pe oglinda asfaltului.

Drumul acestor mașini tot-teren pe meridia-nele globului abia a început. Constructorii ne asigură că va fi un drum victorios. Le urăm, din inimă, mult succes!

Vasile DOCHIA



NOI, DESPRE «ALE NOASTRE»

● UN ȘOFER AMATOR, DE VORBĂ CU ALȚI ȘOFERI AMATORI ȘI CUDOUĂ... AMATOARE DE CONDUCERE AUTO



O RICÎT DE DIFERIȚI AM FI PRIN VÎRSTĂ, PRE-OCUPĂRI, PROFESIE, SEX ETC., NOI, ȘOFERII AMATORI, FIE CĂ SÎNTEM MEMBRI AI A.C.R., FIE CĂ NU NE-AM ÎNSCRIS ÎNCĂ, APARTÎNEM ACELEIAȘI MARI FAMILII DE OAMENI UNIȚI ÎNTRE EI PRIN PASIUNEA COMUNĂ PENTRU CONDUCEREA AUTOMOBILULUI, PRIN MAREA BUCURIE A CĂLĂTORIILOR DE AGREMENT, CA ȘI PRIN ACELEAȘI MICI «NECAZURI» ALE CARBURATORULUI CARE SE ÎNFUNDĂ NERUGAT DE NIMENI, SAU ALE CUIULUI PECAREÎL «IA» CAUCIUCUL EXACT ATUNCI CÎND SÎNTEM MAI GRĂBIȚI. ȘI CHIAR DACĂ, UNEORI, ANUMIȚI MEMBRI AI ACESTEI FAMILII SE SUPĂRĂ (PE DREPT SAU PE NEDREPT) PE CÎTE UN «FRATE» DE VOLAN ȘI DEPĂȘEȘTE VITEZA (ȘI MĂSURA) ÎN LANSAREA DE EPI-TETE, ACEASTA NU ÎNSEAMNĂ CĂ MOMENTUL DE TENSIUNE NE POATE ÎNVĂRĂJBI PERMANENT ȘI CĂ NU TRECE ȘI EL CA ORICE... MOMENT NEPLĂCUT.

TOCMAI PORNIND DE LA ACESTE CONSIDERENTE, M-AM GÎNDIT SĂ STAU DE VORBĂ CU MAI MULȚI CON-FRAȚI — AUTOMOBILIȘTI AMATORI — ȘI SĂ CUNOSC PĂREREA LOR ÎNTR-O SERIE DE PROBLEME «DE-ALE NOASTRE». AM ÎNTOCMIT TREI ÎNTREBĂRI PE CARE LE-AM SUPUS UNUI GRUP DE ZECE PERSOANE FOARTE DIFERITE PRIN ÎNDELETNICIRILE LOR DE BAZĂ, DAR FOARTE APROPIATE PRIN PASIUNEA AUTOMOBILIS-TICĂ.

1

CONSIDERAȚI CĂ ÎN ANUL 1973
CONDIȚIILE DE CIRCULAȚIE
S-AU AMELIORAT? CE CREDEȚI
CĂ TREBUIE FĂCUT ÎN CONTI-
NUARE ÎN ACEST SENS?

2

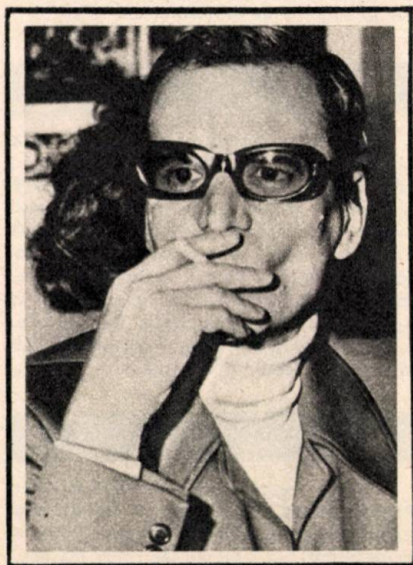
CARE A FOST ÎNTÂMPLEARA
SAU «INCIDENTUL» DE DRUM
DIN 1973 CARE V-A RĂMAS CEL
MAISTATORNIC ÎN AMINTIRE?

3

CE VĂ DORIȚI, CA ȘOFER, PEN-
TRU 1974?

ȘI ACUM, IATĂ RĂSPUNSURILE PRIMITE:

RADU BELIGAN — artist al poporu-
lui, directorul Teatrului Național din
București.



1

Sînt un șofer cu stagiul destul de vechi. În amintirea mea stăruie drumurile cu hîrtoape, care puneau la grele încercări suspen-
sia mașinii, șoselele colbuite care te trans-
formau, după cîțiva kilometri de mers, în-
tr-un fel de «Albă ca zăpada» etc. etc. Dacă
fac o comparație între ceea ce avem astăzi
și ce era în urmă cu numai 10 ani, este de la
sine înțeles că trebuie să subliniez enormul
progres realizat. Foarte multe șosele sînt
azi modernizate; tot mai multe sînt arterele
cu circulație intensă care sînt marcate civili-
zat, balizate cu indicatoarele necesare, punc-
tate de semafoare care evită multe neazuri
și nenorociri. Este, desigur, un motiv de
satisfacție pentru noi toți să constatăm
această simțitoare ameliorare și — ca să
răspund direct la întrebare — este cazul să
spun că 1973 a adus foarte multe îmbună-
tățiri.

Dar,.... există și un «dar». Trebuie să pre-
cizez că, în anumite locuri, mi se pare că se
face un adevărat abuz de indicatoare. Aceasta
are darul ca în loc să-l ajute pe conducătorul
auto, mai curînd îl derutează și îl împiedică

să ia cele mai bune și mai indicate măsuri. Aș dori să mă explic puțin. Cred că a conduce un vehicul înseamnă a raționa fără întrerupere, înseamnă a «citi» cu rapiditate din fuga mașinii indicatorul, a-l înțelege clar și a reflecta cu privire la manevrele ce se impun. Sint categoric de părere că un șofer bun este întotdeauna un om inteligent, un om cu judecată, ponderat și care nu se biziue niciodată numai pe «reflexele» de ultim moment, ci, dimpotrivă, înțelege cit de cuminte e să prevadă totul din timp. Ori, în condițiile vitezelor permise (60 de km în oraș sau alte așezări: 80 de km în afara localităților), un număr mare de indicatoare plasate unul sub altul îl determină pe șofer fie să încetinească viteza pentru a putea să se lămurească cu privire la semnificația fiecăruia, fie să-și continue drumul cu riscul de a nu observa indicatorul cel mai important dintre toate. Așadar, cred că pentru viitor, continuându-se salutara acțiune de modernizare a drumurilor noastre publice, trebuie neapărat să se procedeze la o serie de amplasări ale indicatoarelor, astfel încât șoferul să fie călăuzit treptat de către acestea, fără a fi obosit și încurcat de abundența lor, într-un singur loc.

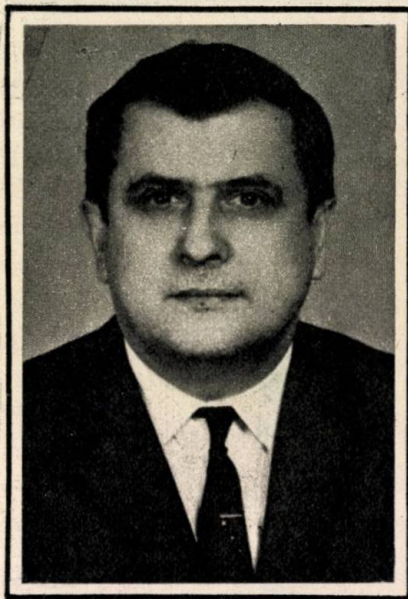
2

Incidentul de parcurs din 1973 care mi-a rămas cel mai stăruitor în amintire este următorul: mă afluam într-o zi la volan, circulând pe un aglomerat bulevard bucureștean când cineva, de pe trotuar, recunoscându-mă, a strigat: «Bravo, Radu Beligan!». Firește, ca om de teatru, sint și eu sensibil la aprecierea publicului. Am înțors capul, am zîmbit și am făcut un semn amical cu mîna trecătorului care își manifesta bucuria de a mă fi văzut. Dar exact în acel moment loveam bara unui turism din fața mea care oprise reglementar la un semafor. Morala: șoferul Radu Beligan nu are dreptul să se lase dominat de actorul Radu Beligan. La volan nu trebuie să ne lăsăm furați de alte preocupări în afara circulației. Trebuie să fim cu ochii înainte, în dreapta, în stînga, înapoi și, dacă se poate, și în curțile (de unde poate țîșni oricînd un pici cu mînea) sau în gangurile de unde poate oricînd ieși cu mașina o tînră șoferiță fără experiență etc., etc.

3

Îmi doresc ca bucuria de a vedea ameliorată starea drumurilor și a indicatoarelor să fie completată și de satisfacția de a constata că toți șoferii noștri (amatori sau profesioniști) înțeleg că a conduce automobilul este... o artă. Or, slujitorul oricărei arte este obligat continuu să învețe, este obligat continuu să muncească la desăvîrșirea artei lui, să-și păstreze modestia, să-i respecte pe «artiștii» mai cu experiență.

ING. MARIN IONESCU — specialist termoelectrician, București.



1

Categoric, condițiile de circulație au fost în 1973 incomparabil mai bune decît înainte. Dar, cred că, paralel cu extinderea modernizării unor drumuri, se mai impune ceva cu acuitate. Anume că ceea ce s-a modernizat să fie... întreținut ca atare. Într-adevăr, socot că sint încă extrem de lente intervențiile atunci cînd în pavaje apar spărturi, gropi etc. Este regretabil să vezi (și să simți) cum pe o șosea, recent asfaltată, unele adîncituri și «valuri» sint lăsate așa vreme îndelungată. O mai mare operativitate în sesizarea acestor defecțiuni și în remedierea lor se impune de îndată.

2

1973 nu mi-a adus nici un incident notabil în timpul mersului. În schimb, mi-a adus un «incident» regretabil în staționare. Și anume, într-o dimineață, mi-am găsit mașina văduvită de oglinda retrovizoare exterioară. Sint convins că este opera unor copii năvăliți și, pentru că nu sint numai șofer amator, ci și... tată, mă gîndesc că n-ar strica să ne preocupăm de educarea picilor noștri în sensul că un automobil lăsat în parcare trebuie și el respectat.

3

Multe îmi doresc pentru 1974 ca șofer. Printre altele, îmi doresc ca vecinul meu Leon Sărățeanu să învețe mecanica auto și să nu-mi mai ceară mereu să-i repar mașina...

A black and white portrait of a young man with dark, wavy hair, looking slightly to the right. He is wearing a dark suit jacket, a white shirt, and a dark tie. The portrait is set within a white border, which is itself inside a larger black frame.

Da. S-au ameliorat. Cu unele excepții foarte curioase. De pildă: șoseaua București—Ploiești, impropriu denumită «autostradă», este o permanentă sursă de confuzii datorită lipsei indicatoarelor de viteză maximă. Dacă la intrarea în toate localitățile țării veți găsi indicatorul de 60 de km la oră, pe această șosea el lipsește, ceea ce face, desigur, ca unii conducători auto să nu se poată orienta și, deci circulând cu viteză mai mare, la prima întîlnire cu un agent de circulație să plătească amendă. Subsemnatul am solicitat verbal unele lămuriri mai multor reprezentanți ai organelor de circulație. Răspunsurile au fost, contradictorii. N-ar fi însă mai simplu ca și la intrarea în localități ca Otopeni, Săftica etc. să se pună indicatorul de limitare a vitezei ca la intrarea în orice altă localitate?

Într-o noapte circulam pe o șosea națională, absolut reglementar, cu faza de întâlnire, întrucât din sens opus veneau alte mașini. Mă aflam într-un autoturism Dacia 1300, după revizia tehnică anuală și nu ne găseam în mașină decît două persoane. Un autocamion care venea din partea opusă a început să-mi facă insistente semnalizări cu faza lungă. După cîteva asemenea semnalizări, s-a așezat pe latul șoselei obligîndu-mă să intru în șanț. A reușit să plece înainte ca eu să pot să-i iau numărul. În orice caz a fost un «incident» absolut regretabil și

3

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

7

41

Cîteodată, constatînd oglinda asfaltului, îmi lansam automobilul cu plăcere (dar nu şi cu depăşire de viteză legală), pentru a nimeri brusc în cîte o groapă pe care nici măcar cineva nu avusese omenia s-o semnalizeze. Astă-vară, am trecut pe lîngă un automobilist a cărui fuzetă se rupsesse într-o astfel de groapă. Ce n-aş da să nu mai fie posibile asemenea scene!

2

Cel mai «notabil» incident de parcurs în 1973? La o staţie «PECO», unde opriseam pentru alimentare, am rugat pe şoferul unui autocamion cu număr de Bucureşti să mă ajute să-mi umflu cauciucurile la pompa de aer comprimat. În timp ce omul, foarte binevoitor, îmi umfla aceste cauciucuri, stăteam pe lîngă el şi îi dădeam «sfaturi». Îi ceream să introducă mai mult aer. Omul s-a uitat la mine şi mi-a spus: «Nu se poate; asta este maşină nu balerină; ea nu trebuie să umble «în poante». E lesne de înţeles cîtă plăcere mi-a făcut cînd l-am văzut pe acest om că mă recunoaşte (după aceea mi-a explicat că este mare amator de spectacole de operă) şi tot atît de lesne de înţeles este cu cîtă plăcere am reţinut «lecţia» pe care mi-a dat-o atît de spiritual şi — aşa cum aveam să constat după aceea — atît de competent.

3

Îmi doresc în 1974 cît mai mulţi şoferi care să înţeleagă, ca şi muzicienii, cît este de importantă «armonia» în nesfîrşitul concert al străzii.



ANDREI MAGHERU — redactor la Radioteleviziunea Română; şofer... fără portofoliu (adică fără maşină).

1

Aparţin acelei categorii de şoferi care pilotează automobilele mătuşilor şi prietenilor. Dar cum starea drumurilor este aceeaşi pentru toate categoriile de şoferi, să-mi daţi voie să observ şi eu că această stare a devenit în 1973 mult mai bună decît ceea ce era cu cîţiva ani înainte. Loc de mai bine? Evident. În primul rînd, este... locul să dorim ca toate drumurile ţării să urmeze luminosul exemplu al drumurilor care s-au modernizat. În al doilea rînd, este... locul să observăm că nu toate exemplele «luminoase» sînt şi demne de a fi imitate. De pildă, semafoarele stricate la care, după lumina roşie, urmează lumina galbenă şi, după aceea, ...iar cea roşie. Aceasta este o sursă



de mari nenorociri şi cred că organismele însărcinate cu întreţinerea semafoarelor trebuie să dea dovadă de mult mai mult spirit de răspundere, iar, în cazul în care n-o fac, să fie trase la răspundere. Şi, pentru că am vorbit de «răspundere», cred că cu aceasta... am răspuns la prima întrebare.

2

Pilotam în iarnă un FIAT 1800, cînd la sensul giratoriu de la Arcul de Triumf m-am apucat să fac piruete fără să înţeleg de ce. Din fericire, nici un alt turism nu era în acea clipă în preajma mea, astfel încît m-am ales numai cu emoţia şi cu aprecierile deloc măgulitoare la adresa virtuţilor mele şofereşti, aprecieri care mi-au venit de la colegul şi prietenul ce se afla cu mine în maşină: «Nu vezi că-i mîzgă...» (aici urmează un epitet pe care n-am nici un motiv să-l repet). Atunci m-am gîndit: ce bine ar fi fost dacă la şcoala de conducere auto pe care am urmat-o s-ar fi introdus şi cîteva lecţii despre tehnica ieşirii din derapaje pe mîzgă sau polei.

3

Doresc ca circulaţia pe drumurile noastre publice să meargă nu numai... pe roate, ci şi «ca pe roate», adică fără nici un fel de «incident» sau «accident». Ca reporter de radio, doresc să nu avem de difuzat decît veşti despre «evenimentul» lipsei de «evenimente», cum numesc cei de la «circulaţie» accidentele. Şi, în sfîrşit, îmi doresc să pierd (o voi face fără nici un regret!) calitatea de «şofer fără portofoliu» pentru a deveni şofer cu maşină proprie.

VASILE MURGU — fotograf, București.

1

M-am născut (dar mai bine să nu vă spun anul), în comuna Limanu din județul Constanța, unde, pe vremea când mă trimitea tata cu vaca la păscut, nimeni n-ar fi bănuț că în mine doarme un conducător de



«Dacia 1100». Mai mult decît atît, dacă pe atunci mi-ar fi spus cineva că într-o zi voi conduce o herghelie întreagă de «cai putere», cu siguranță că l-aș fi spus lui tata că-și bate joc de mine și de sărăcia mea. Și, totuși, astăzi, pot vorbi ca șofer cu o experiență de mai mulți ani. Pentru a ajunge să-mi vizitez familia în comuna natală, străbat un drum modernizat de mai mare dragul. Nu uitați că este vorba de drumul Litoralului românesc. Mă uit spre pădurea de hoteluri, pe lîngă care trec și mă gîndesc la vastele terenuri virane care erau acolo. Și apoi, pentru a ajunge pe Litoral, străbat această minune de beton, care este podul de peste Dunăre. Așadar, cum să nu spun că drumurile noastre s-au îmbunătățit? Dar — pentru că sînt fotograf de meserie — voi spune că, uneori, se mai întîmplă ca aceste drumuri să ne facă... figura. Cînd ți-e lumea mai dragă, buf, șanțul, poc, groapa, stop, lucrări (dar nesemnificate), încît draga mea soție îmi strigă din spate, unde tocmai încearcă s-o adoarmă pe nepoțică: «Vasile, iar o iei razna!». Eu, sârmanul, n-am nici o vină. Ce să fac eu dacă cei ce trebuie să mențină șoseaua ca palma de dreaptă nu intervin la timp cu reparațiile, iar atunci cînd intervin nu ne atrag atenția și nouă, șoferilor, c-au spart asfaltul și că au lăsat dealuri de pămînt în drum? Altădată, văd, în sfîrșit, indicatorul de «drum îngustat», sau de «lucrări» și —

ca omul pățit — o iau cu 10 km. pe oră. Dar, curată năpastă, drumul e drept ca-n palmă pentru că lucrările s-au terminat din urmă cu o lună. Și nevasta iar intervine: «Vasile, umbli ca la înmormîntare!» Pe scurt, cu drumurile e bine, dar e loc și de mai bine! Eu unul aștept.

2

Incidentul cel mai notabil mi s-a întîmplat la Constanța, unde am lăsat mașina în fața casei unei nepoate. Privind de sus de la fereastră, nepoata mi-a strigat, la un moment dat, îngrozită: «Unchiule, ți-a furat cineva mașina!» Într-adevăr, cînd am ajuns și eu în dreptul ferestrei, tocmai vedeam Dacia cea albă dînd colțul cu un groaznic scîrșit de roți la viraj. Am fugit în pijama și la colț m-a întîlnit nepotul. Cînd i-am spus ce mi s-a întîmplat, mi-a pus o întrebare care m-a uluit: «Te-ai uitat mai întîl dacă mașina dumitale nu e la locul ei?» Într-adevăr, nu mă uitasem. Și biata mea Dacie stătea, binemulțumesc, unde o parcasem. Numai că, cel ce fugise avea o Dacie absolut asemănătoare, cu aceeași oglindă retrovizoare adaptată și tot cu altă culoare față de caroserie, ca și la mine, și cu aceeași păpușică atîrnată la spate. Așa că, n-am răspuns nimic soției care mi-a strigat: «Vasile, iar te-ai repezit!». Dar m-am gîndit că parcă prea multe au fost coincidențele și asemănările și prea disperat strigătul nepoatei ca să mai am vreme să reflectez. Deși omul trebuie să reflecteze în toate împrejurările.

3

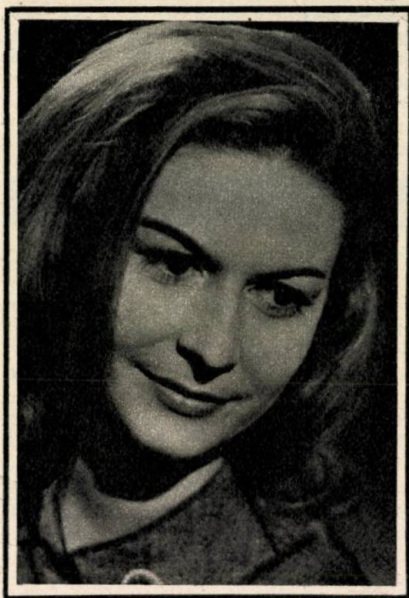
Îmi doresc un mecanic care să nu mă studieze din față, profil și «trois quarts» atunci cînd îl rog să-mi repare mai repede mașina; îmi doresc un mecanic care să mă iubească, nu zic nu, dar nu atît de tare încît să vrea să mă vadă, iar, a doua zi după ce mi-a reparat mașina. Îmi doresc pasageri care să nu-mi dea sfaturi cînd conduc și care să nu strige disperat: «Vai, ce ne facem?» atunci cînd, la o intersecție, ne întîlnim cu o altă mașină care, de altfel, oprește reglementar ca să ne dea prioritate. Și, în sfîrșit, îmi mai doresc ca ori de cîte ori plec la drum să nu opresc decît de plăcere și nu de nevoie.



VALERIA GAGIALOV — artistă, Teatrul Național din București — pieton.

1

N-aș avea dreptul să răspund la aceste întrebări pentru că, în calitate de pieton, experiența mea de volan e nulă. Dar socot



că noi, pietonii, avem, de asemenea, un cuvânt de spus, mai ales că fiecare pieton este virtualmente nu numai un viitor șofer, dar și un pasager direct interesat ca circulația să se desfășoare bine. Starea drumurilor, sincer vorbind, eu nu o remarc atunci când e bună. Dar, atunci când se «bazează» pe hărtoape, o remarc îngrozitor... de bine. De mai multe ori mi-a fost dat să nimeresc cu capul în tavan (evenimentul s-a întâmplat adeseori la pasaje de nivel). De câte ori l-am întrebat pe conducătorul mașinii ce s-a întâmplat, mi-a răspuns scurt: «ăștia de la drumuri!» Mi s-a întâmplat, de asemenea, să aștept foarte mult pe șosele de intensă circulație din cauza unor bariere de cale ferată. M-am întrebat, cu timiditate (pentru că eu nu sînt o specialistă) dacă nu s-ar cîștiga enorm de mult timp — și, poate, nu numai timp, — dacă s-ar construi acolo niște pasaje denivelate. (Nu știu dacă m-am exprimat corect, din punct de vedere tehnic, dar sper că m-ați înțeles).

2

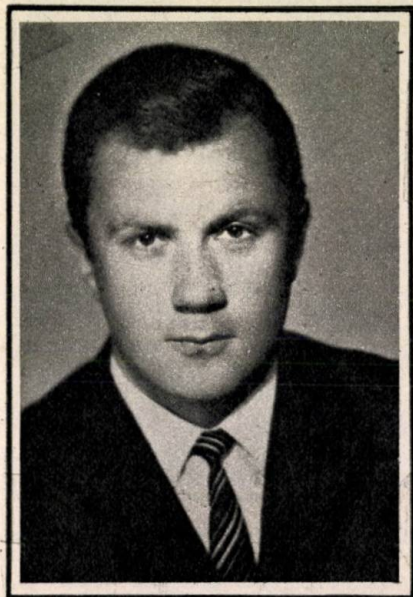
Cel mai stăruitor mi-a rămas în amintire următorul fapt: Mă aflam la intersecția dintre Calea Victoriei și Bulevard și pornisem să traversez când stopul și-a schimbat culoarea și, spre mine, au pornit, ca niște balauri din poveste, mașinile. Mărturisesc că am avut un moment de panică și am rămas locului înlemnită. Dar ridicînd privirile, am văzut în fața mea chipul unui automobilist ce oprișe și, cu un gest elegant cu mîna, la care adăuga un zîmbet în care era și înțelegere și bunăvoință, îmi făcea semn să trec. l-am mulțumit fericită să constat că, printre șoferii noștri, există oameni care n-au uitat că au fost și ei cîndva niște bieți pietoni și care nu și-au pierdut nici omenia, nici politețea.

3

Ca pieton (și nu ca șofer) îmi doresc să întîlnesc în 1974 cît mai mulți oameni care, întocmai ca persoana de care aminteam mai sus, să cultive ambiția de a conduce nu cu maximum de viteză, ci cu maximum de eleganță, la propriu și la figurat.



Ing. CONSTANTIN ADRIAN LAZĂR — salariat la Cooperativa Automecanica — București.



1

La prima întrebare, am de fapt două răspunsuri; unul, care-l dau în calitate de șofer, celălalt pe care-l dau în calitate de inginer din domeniul reparațiilor auto. Ca șofer, consider că s-au făcut multe îmbunătățiri, dar cred că trebuie luate de îndată măsuri pentru a se evita sufocarea arterelor principale în viitor, ținîndu-se seama de ritmul în care sporește numărul autovehiculelor. Mă gîndesc în acest sens la Piața Universității, la Piața Romană, la Piața Victoriei, la Piața Unirii, și la alte noduri rutiere ale Capitalei, dar, desigur, nu numai la ele. În calitate de reparator auto, cred că trebuie prevăzute mai multe «service-uri». În ce ne privește, noi cei de la Automecanica, avem în vedere construirea unei noi unități în bd. Leontin Sălăjan și știu că și Întreprinderea CICLOP proiectează crearea de noi asemenea unități. Cred că în toate orașele, pe arterele de intrare-ieșire, ar trebui să se ia măsuri similare. În prezent, zone de mare flux, cum ar fi Valea Prahovei, sînt încă sărace

în «service-uri». Sînt orașe (Caracalul e doar un exemplu) care s-au dezvoltat foarte mult, dar n-au nici un «service». Deci, cred că și în această direcție trebuie intensificate eforturile constructive. În sfîrșit, socot că ameliorarea drumurilor trebuie să meargă mîna-n mîna cu ridicarea nivelului de conștiință a mecanicilor, șoferilor, conducătorilor de parcuri auto, care să înțeleagă și obligația lor uman-cetățenească (alături de cea profesională), de a sprijini legea împotriva poluării, acționînd prin întreținere competentă și atentă, prin intervenții prompte pentru scăderea cifrei de monoxid de carbon pînă la limitele admise.

2

M-am întors astă-vară dintr-o călătorie în Cehoslovacia și Ungaria. Am parcurs peste cinci mii de kilometri fără cel mai mic incident. Și în ziua intrării mele în București, am «reușit» să ciocnesc ușor mașina. Explicația? Mi se păruse că dacă «am ajuns acasă» nu mai e cazul să fiu atent. Am mai învățat deci ceva. Atenția șoferului trebuie să fie maximă și pe ultimul metru parcurs înainte de a opri.

3

Ca șofer, îmi doresc cît mai mulți «tovarăși» pe șosele care să cunoască bine legea circulației și — cunoscînd-o — s-o respecte. Ca lucrător la Automecanica, doresc ca nici un conducător auto care a plecat cu mașina reparată la noi să nu revină repede cu aceeași defecțiune.

TAMARA MARINESCU, funcționară — București.

1

Consider că s-au îmbunătățit substanțial. Apreciez mult noua autostradă București-Pitești, deși regret că nu are mai multe locuri de popas. Mă refer aici la micile tonete, hanuri etc. care lipsesc cu totul, dacă exceptăm frumosul complex alcătuit dintr-un magazin de accesorii auto, un restaurant și o stație PECO. Dar și șoselele «tradiționale» au fost mai bine balizate, mai bine marcate, unele chiar lărgite, spre marea bucurie a noastră, a automobilistilor, care nu ținem să circulăm în aglomerație, foarte aproape de «vecinii» de culoar, agresivi și grăbiți.

2

Rețin un «eveniment» folosind cuvîntul în sensul pe care-l dă soțul meu care mi-a spus: «Cu asemenea evenimente rămînem fără mașină». E vorba de faptul că am circulat



mai mulți kilometri cu frîna de mîna trasă. Soțul meu crede că singura vinovată sînt eu. În ce mă privește, cred că o parte din vină revine și fabricii de la Colibași care nu prevede la tabloul de la bord al «DACILOR» un bec avertizor pentru frîna de mîna trasă. E drept că soțul meu, căruia i-am spus aceasta, mi-a replicat: «Ar fi inutil deoarece tu, oricum, nu te uiți la tabloul de bord».

3

Aștept să întîlnesc în 1974 cît mai puțini automobilisti care se cred «spirituali» atunci cînd înpăimîntă cu manevrele lor, așa-zis îndrăznețe, pe femeile de la volan. Aș dori ca aceștia să se transforme în oameni care să aibă marea îndrăzneală de a fi politicoși, înțelegători și omenoși cu alți conducători auto.

DANA ANDREIA CĂLINESCU — elevă în cl. a V-a elementară.

1

Am 10 ani și mă pricep foarte bine la automobile pentru că bunicul, de cîte ori repară mașina, mă ia să-l ajut, iar atunci cînd mergem la drum eu stau întotdeauna lîngă el fiind «ajutor de șofer». Bunicul spune că drumurile sînt mult mai bune decît înainte și cred că are dreptate. La noi la școală, anul acesta, s-a introdus un curs de circulație și eu am fost de mai multe ori evidențiată pentru că am știut foarte bine. Colegul meu Brumă mi-a spus că dacă nu era bunicul să mă învețe dinainte cum arată indicatoarele, n-aș fi știut nimic. Dar el e puțin cam invidios



și pe urmă n-are importanță de unde știu, ci important este că știu. Într-o zi, am văzut o stradă plină de apă. Parcă era inundație. Oamenii spuneau că s-a spart o conductă. Mașinile au trecut pe acolo și au stropit pe toți cei de pe trotuar. Numai bunicul a mers foarte încet și mi-a spus că atunci când o să

fiu mare și am să conduc mașina nici un șofer n-o să mai stropească pietonii, pentru că toți o să fie oameni foarte bine educați.

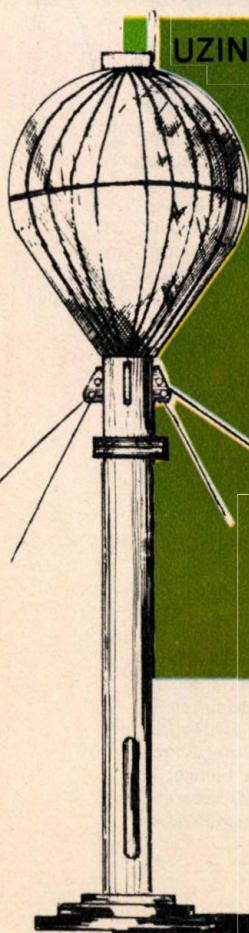
2

Din toate drumurile mele țin minte următoarea întâmplare: astă-vară, am plins în mașină că mi-e sete și bunicul a oprit la o cofetărie ca să-mi cumpere «CICO». Dar acolo era un semn de oprire interzisă și bunicul a plătit amendă. Eu i-am cerut iertare că era din vina mea și bunicul mi-a spus că este foarte greu în viață să fii în același timp și bunic bun și șofer bun. Dar eu, pe viitor, când am să vreau să beau ceva, am să-i cer să oprească acolo unde este permis de lege.

3

Îmi doresc ca în 1974 să intru și eu în echipele de copii care sînt solicitați să dirijeze circulația. Sînt sigură că am să fiu foarte atentă și foarte serioasă. De altfel, mi s-a promis că am să primesc bagheta de circulație. De abia aștept!

L. SĂRĂȚEANU



UZINA MECANICĂ A AGRICULTURII ȘI INDUSTRIEI ALIMENTARE GALAȚI

Telefon 15833—31830

Telex 015232

PRODUCE ȘI LIVREAZĂ

- CASTELE METALICE DE APA (hidrosfere) în două variante constructive (sferă-picătură) avînd capacități: 60 mc—100 mc—150 mc.
- SCAUN HIDROPNEUMATIC — destinat echipării tuturor tipurilor de tractoare fabricate de Uzina «Tractorul» Brașov.
- BARCĂ CU COSITOARE SUBACVATICĂ — destinată unităților piscicole.
- APARAT DE ALEZAT CUZINETI PALIER pentru motoare de tractor D. 35—D.36—D.103
- Mașină electrică de sudat prin puncte — destinată îmbinării tablelor subțiri cu grosimi între 0,1—2 mm.
- GRANULATOR (Brichetator) cu matrită orizontală—destinat brichetării furajelor necesare combinatelor de creșterea animalelor și păsărilor.
- RIDICĂTOR HIDRAULIC MONOBLOC cu reglaj automat de forță și poziție, montat pe toate tractoarele românești și fiind utilizat la ridicarea și coborîrea sarcinilor de pînă la 800 kg.
- DIFERITE UTILAJE ȘI PIESE DE SCHIMB PENTRU AGRICULTURĂ.

UMAIA

SOLUȚII EFICIENTE

ÎMPOTRIVA RISIPEI DE BENZINĂ

Folosiți la rezervorul de benzină un bușon «presurizator», respectiv conținând două mici supape. Astfel veți evita pierderea în atmosferă a hidrocarburilor ușoare din benzină, care sînt de fapt cele mai prețioase, deoarece prezența lor ușurează pornirile la rece și asigură arderi mai bune, deci consum redus și poluare scăzută. Chiar dacă mașina nu este prevăzută din fabrică cu un astfel de bușon, puteți face modificarea. Merită oboseala.

Nu desființați recircularea gazelor din carter. Dacă le veți elimina direct în aer (cum fac mulți ca să evite murdărirea carburatorului), veți pierde vapori de benzină, care există din abundență în gazele scăpate în carter. Deci veți risipi benzina și veți polua atmosfera. Evident, va trebui să spălați mai des carburatorul.

Cînd înlocuiți o baterie «terminată» este foarte util ca cea nouă să fie de capacitate mai mare. Astfel veți obține porniri la rece mai rapide și mai sigure. Deci economie de benzină și reducerea poluării. Această înlocuire prezintă numai avantaje și — în afară de eventuala lărgire a locașului pentru bateria mai mare — nu necesită absolut nici o modificare a instalației electrice.

Atenție la poantou! Este cel mai «camuflat» risipitor de benzină. Verificați-l cu atenție și, dacă nu este perfect etanș la vid, înlocuiți-l imediat. Poantourile uzate se pot repara la un strung de precizie, eventual la un ceasornicar, cerîndu-i ca scaunul pe care stă conul poantoului să fie o simplă muchie circulară (respectiv intersecția dintre un cilindru și o față plană). Se va lustrui cu un vîrf de lemn de esență tare. La reverificarea etanșeității lui, nu se va apăsa poantoul.

Nu circulați niciodată fără termostat sau cu unul defect. Efectele acestei neglijențe sînt următoarele: arderi imperfecte, risipă de benzină, uzura foarte rapidă a motorului, poluarea aerului.

Folosiți la sistemul de răcire un bușon de presurizare bine strîns, precum și vas de expansiune. Fără acestea se poate ca în timpul verii apa sau lichidul să fiarbă foarte des. Rezultate: porniri și opriri frecvente, deci risipă de benzină, obosirea bateriei și chiar riscul de a gripa pistoanele, cilindrii și segmentii.

Mersul motorului cu «întreruperi» la aprindere cauzează o risipă enormă de benzină. În mare măsură amestecul carburant este aruncat neutilizat în atmosferă. Deci nu circulați cu platine oxidate, condensator slab, bobină defectă, capac delco fisurat, bujii prea reci sau prea vechi.

Motoarele foarte uzate (cu compresii slabe, supape arse, segmenti ruși, garnituri de chilașă neetanșe etc.) cauzează un consum excesiv de ulei și benzină.

Reglajele optime contribuie mult la reducerea consumului. Deci sînt necesare: avansul maxim la aprindere verificat cu pistolul stroboscopic, ralanti reglat cît mai sărac (cu condiția de a nu depăși limita emisiei de CO), nivelul de benzină cu 2—3 mm sub normal. Se va regla comanda paletelor de șoc astfel ca să fie total deschisă la mersul normal. Distanța între platine 0,3—0,4 mm, iar între electrozii bujiilor 0,6—0,7 mm. Jocurile la culbutori, conform cărții mașinii. Toate aceste reglaje se vor verifica la fiecare 5 000—10 000 km.

Nu circulați niciodată cu toba de eșapament înfundată, deoarece această deficiență poate cauza cel mai mare consum de combustibil imaginabil: toată energia motorului se irosește luptîndu-se cu contrapresiunea enormă ce ia naștere între cilindri și toba înfundată.

Frinele care freacă permanent ca și neparalelismul roților directoare contribuie de asemenea la consumul excesiv de combustibil, precum și la uzura pneurilor. Aceasta constituie încă o risipă de energie, întrucît circa 60% din cauciuc provine din chimizarea gazului natural.

Folosirea unor uleiuri vîscoase sau neaditivate la motor și în transmisie (așa cum recomandă unii pseudo-specialiști) constituie o mare greșeală. Frămîntarea la 3000—6000 rot/min a unor uleiuri «groase» consumă o mare cantitate de energie, deci cauzează o risipă apreciabilă de combustibil. În plus, ungerea și protecția mecanismelor se face mai rău cu uleiurile fără aditivi.

Un filtru de aer murdar are efecte costisitoare: motorul fiind «gîtit», nu poate aspira aer suficient; deci amestec ultra-bogat, putere scăzută, emisie enormă de CO și HC, adică risipă mare de energie și poluare.

Pneurile centurate contribuie la economia de benzină. Adoptînd presiuni majorate, cu 0,3—0,5 față de cele recomandate, indiferent de tipul pneurilor (convenționale sau radiale), se obține o reducere apreciabilă a consumului de combustibil.

Roțile neechilibrate, cauzînd deformări suplimentare și dăunătoare ale pneurilor, contribuie la risipa de combustibil.

(Continuare în pag. 165)



Cumpărați cu încredere produsele realizate în unitățile de producție-prestări ale cooperativei de consum din România.

Aceste produse se găsesc de vânzare în magazinele de prezentare și desfacere HERMES din București (str. Șepcari nr. 16, Constantin Exarcu nr. 1 și Cosmonauților nr. 7) și din întreaga țară.

